k provisoire
ATRE francs

Vie au Grand Air

21me Année
20 MAI 1920

LE MEETING DE MONACO
LE CONCOURS HIPPIQUE
LES GRANDS MATCHES DE RUGBY

Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Tous les articles de sports

Raquettes, ballons, extenseurs, maillots et bottines foot-ball, tous articles pour le cyclisme :: et la course à pied, etc. :

Sont vendus au détail pour le prix du gros

chez **Elims Pierre** 10, Faub. Montmartre PARIS — cour du journ. "l'Auto"

Tarif franco sur demande, prix spéciaux pour revendeurs.

EXPOSITION

des OEuvres

de Mlle Marcelle FETU

PEINTURES et PASTELS

du 1er Juin au 15 Juin

Galerie DEVAMBEZ

43, Boulevard Malesherbes

PARIS

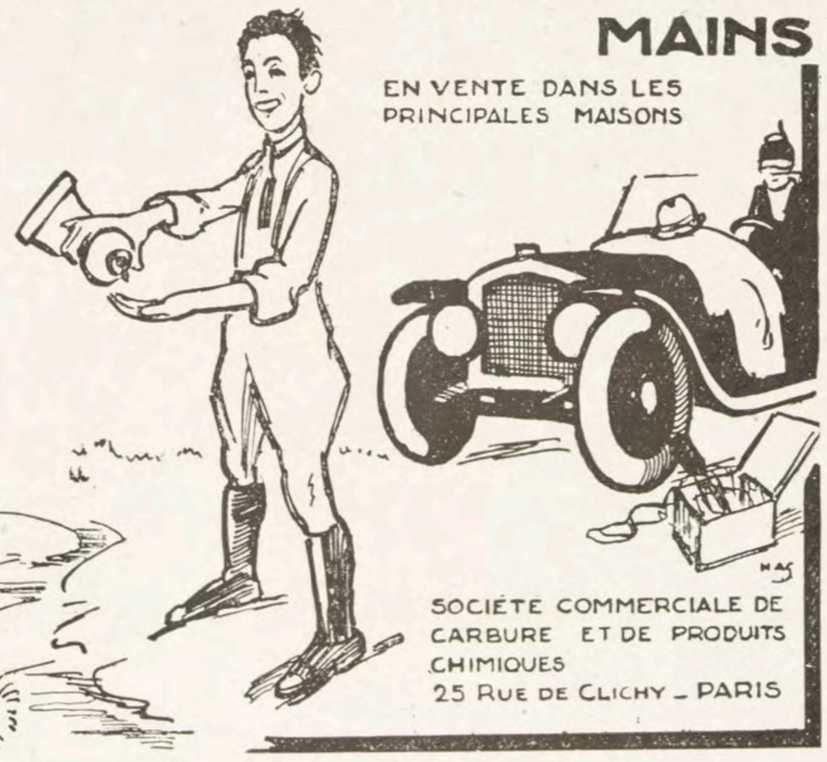
WESTROPOL

SAVON LIQUIDE EN TUBE POUR LES MAINS

Boit l'huile et la graisse — Merveilleux agent de propreté — Puissant antiseptique

Gros : SOCIÉTÉ COMMERCIALE DE CARBURE ET DE PRODUITS CHIMIQUES — 25, RUE DE CLICHY, PARIS

APRÈS LA PANNE ..... LE
WESTROPOL
QUI NETTOIE ET DESINFECTE LES
MAINS



EN VENTE DANS LES PRINCIPALES MAISONS

SOCIÉTE COMMERCIALE DE CARBURE ET DE PRODUITS CHIMIQUES
25 RUE DE CLICHY – PARIS

SOCIETE COMMERCIALE DE CARBURE ET DE PRODUITS CHIMIQUES
25, RUE DE CLICHY – PARIS

EN VENTE DANS LES PRINCIPALES MAISONS

WESTROPOL

INGENIEURS PEINTRES SPORTIFS
AUTOMOBILISTES, MECANICIENS, ETC,

NETTOYEZ ET DÉSINFECTEZ VOS MAINS—

CONTRAIREMENT à toutes les prévisions, le prix du papier et des frais généraux viennent encore de subir une hausse très importante; notamment, le papier facturé avant la guerre 62 frs nous est compté de 425 à 500 frs. Le reste à l'avenant!

Fidèles à notre tactique qui a toujours été depuis la réapparition de "La Vie au Grand Air" de ne jamais diminuer la qualité de notre journal et d'en augmenter plutôt le prix (tactique certainement appréciée par nos lecteurs, puisque notre tirage n'a cessé de monter depuis trois ans), nous sommes obligés de mettre provisoirement "La Vie au Grand Air" à 4 frs à partir du présent numéro. Même à 4 frs, nous n'arriverons pas tout à fait à établir l'équilibre entre nos recettes et nos dépenses.

Le prix des abonnements est fixé à 44 frs par an pour la France (soit une économie de 4 fr. sur l'achat au numéro) et à 54 frs par an pour l'étranger. Bien entendu nos abonnés actuellement en service recevront, sans supplément, le nombre de numéros restant à leur servir.

Dès que les événements le permettront, nous verrons s'il n'y a pas lieu de revenir à un prix de vente moins élevé et nous serons heureux, dans ce cas, d'en faire profiter nos fidèles lecteurs.

LES VAINQUEURS DE STOCKHOLM-GOTHEMBOURG ET RETOUR

La voiture de Chevrolet qui est arrivée première dans le grand concours organisé entre Stockholm et Gothembourg et retour, soit 1.200 kilomètres, le mois dernier. Cette course fut disputée par un temps des plus défavorables, par la pluie, la neige, la glace et la boue.

SOMMAIRE

20 MAI 1920

LES VAINQUEURS DE STOCKHOLM-GOTHEMBOURG ET RETOUR. .. 1
LE REMORDS DE MONACO, *par J. MORTANE* 2, 3
LES HYDRAVIONS A MONACO 4, 5
LES CANOTS AU MEETING DE MONACO, *par Henri PETIT* 6, 7
LE DESPUJOLS-SUNBEAM-COATELEN EN VITESSE 8, 9
L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE DE LA VOITURE, *par C. LAVILLE.* .. 10, 11
LE CONCOURS DE SCOOTERS 12
LES RÉGATES DE CANNES. 13
LES ENQUÊTES DE LA " VIE AU GRAND AIR " 14, 15
PARIS-ROUBAIX, *par J.-C. SELS.* 16, 17
CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS-COUNTRY 18
LA 42e FÊTE FÉDÉRALE DE GYMNASTIQUE 19
L'ANGLETERRE BAT LA FRANCE; *par Gabriel HANOT* 20, 21
LE MATCH ARMÉE FRANÇAISE-ARMÉE ANGLAISE DE FOOTBALL ASSOCIATION 22
PARIS BAT LONDRES PAR 21 à 10. 23
LE TRÈFLE D'IRLANDE NOUS PORTE BONHEUR, *par J. DEDET*.. .. 26, 27
LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE RUGBY, *par J. DEDET.* 26, 28
MICH-CINÉMA 28, 29
LA REPRISE DU CONCOURS HIPPIQUE, *par E.-G. SÉE.* 30, 31
LE CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS. 32, 33
LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES D'AVRIL. 33, 35, 39
AU FIL DU MOIS 37
CONTRE LE VOL DES AUTOS, *par Pierre MAILLARD. Ingr E. C. P.* .. 47, 48

Désireux de rendre la VIE AU GRAND AIR encore plus attrayante et plus complète, nous donnerons dès le prochain numéro, une place plus importante aux articles de vulgarisation technique. C'est ainsi que nous publierons régulièrement huit pages consacrées à la technique sportive. Des études qui seront signées de spécialistes indiscutés, feront de la VIE AU GRAND AIR une publication unique, réunissant, sous une présentation exceptionnelle, toutes les actualités et toute la technique des sports, notamment de l'automobile et de l'aviation.

La VIE AU GRAND AIR se propose d'organiser chaque année le Challenge inter-lycées et collèges du " Scolaire complet ". C'est-à-dire que nous tiendrons compte, dans notre classement, des facultés intellectuelles et des qualités athlétiques des concurrents. Nous reviendrons plus longuement sur cette manifestation annuelle qui est appelée à un très grand retentissement et qui a rencontré en haut lieu une chaleureuse approbation.

Editions Pierre Lafitte

PROVISOIREMENT, LE Nro 4 Francs.
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Frs. ÉTRANGER, 54 Frs.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

20 MAI 1920 ◈ NUMÉRO 853
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Boulevard DES ITALIENS, PARIS

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRIGHT MAI 1920 BY LIBRAIRIE HACHETTE, PARIS

LES HYDRAVIONS DANS LE PORT DE MONACO

Un dirigeable de la Marine française est venu évoluer au-dessus de la principauté de Monaco et a survolé longuement les hydravions du meeting.

HYDRAVIATION

LE REMORDS DE MONACO

Par notre envoyé spécial Jacques Mortane.

Hélas ! trois fois hélas ! Il a fallu attendre 1920 pour enregistrer l'échec complet des avions devant le problème qui leur était proposé. Souvenez-vous des sourires accueillant la fondation des prix de la traversée de la Manche, Londres-Manchester, Paris-Puy-de-Dôme, et, plus récemment, la traversée de l'Atlantique, celle de la Méditerranée par Garros ayant été faite pour la gloire et non pour l'argent... Souvenez-vous des airs convaincus des compétences déclarant que personne ne réussirait le Circuit de l'Est, gagné par Alfred Leblanc, en 1910. Le même scepticisme accueillit tous les projets présentés par les organisateurs. Jamais l'avion n'eut à s'avouer vaincu, toujours il fit mieux que ce qui lui était réclamé.

Et c'est après les glorieuses années de guerre, après une débauche d'héroïsme inconcevable, que tel le bon sujet, tournant subitement mal, il vient nous dire cyniquement :

« J'en ai assez. Je ne vole plus... Je fais grève. »

Le programme de Monaco, tout en étant assez difficile, n'avait rien d'insurmontable. Peut-être aurait-on mieux fait de ne pas imposer la charge de 400 kilogrammes que chaque transport devait emporter. Cette clause élimina bien des concurrents. Ceux qui pouvaient emmener aisément un tel lest éprouvaient une grande difficulté à réaliser l'épreuve de hauteur éliminatoire. Et réciproquement.

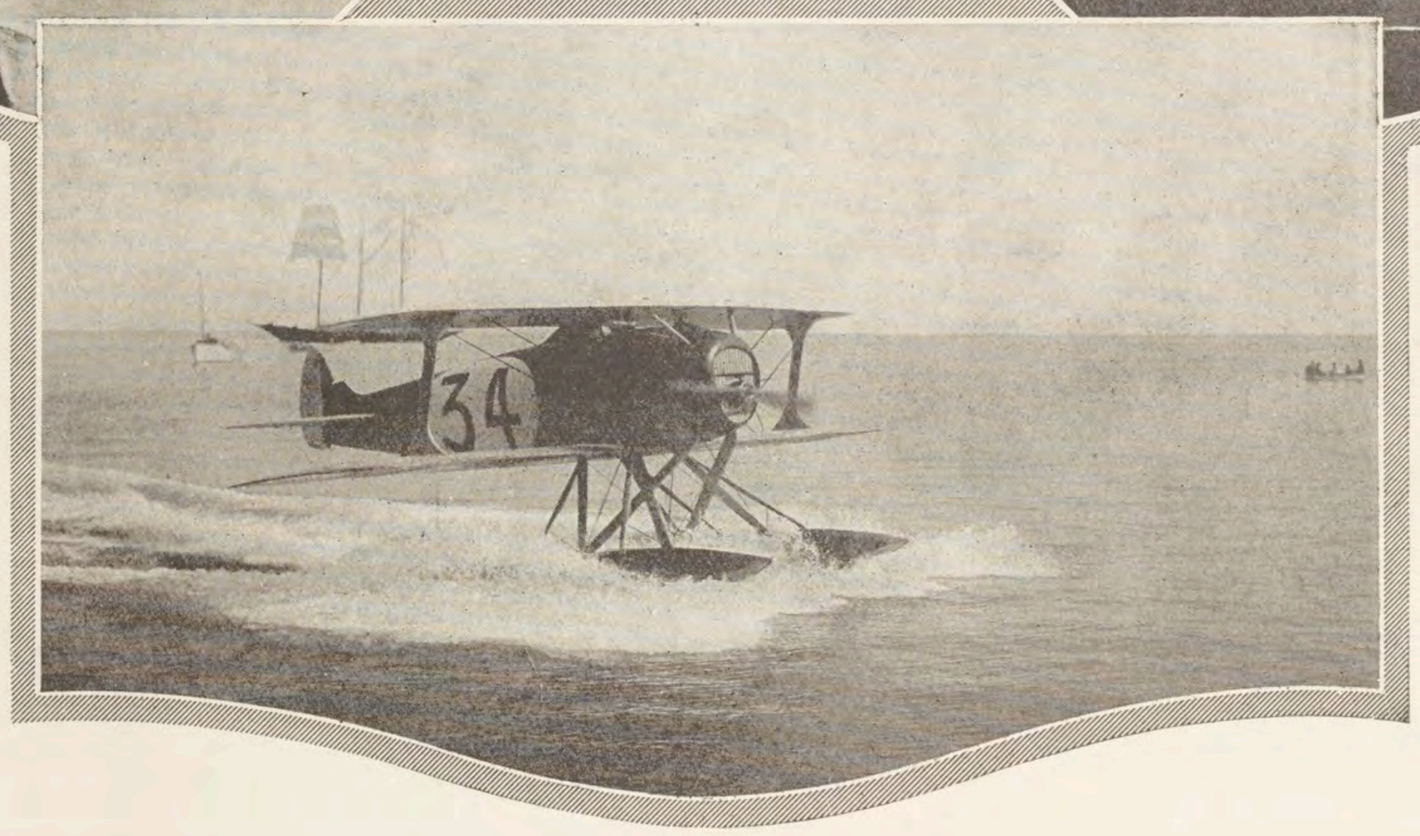
Quelle était la pensée des organisateurs ?

Ils voulaient prouver qu'en l'état actuel des choses, un service postal aérien pourrait fonctionner d'une façon régulière entre la Côte d'Azur et l'Algérie. L'idée était belle, ingénieuse, intéressante. Elle nous permettait d'avoir une sorte de vision de la locomotion aérienne de demain. Tout avait été mis en œuvre : 150.000 francs de prix offerts, possibilité de concourir aussi souvent que possible entre le 18 avril et le 2 mai.

En 1914, pour le rallye aérien de Monaco, le parcours de plus de 2.000 kilomètres pouvait également être recommencé plusieurs fois : en quinze jours, Garros le tenta par trois fois et s'attribua

DE ROMANET

L'épreuve de vitesse disputée sur 80 kilom. était gagnée par De Romanet sur Spad Herbemont, qui couvrait la distance en 16 m. 2 s. 3/5 soit à une moyenne de 211 km. 023 à l'heure.



CASALE

Déjà recordman de la hauteur en avion, Casale a battu le record de la hauteur en hydro en s'élevant à 6.500 m. en 1 h. 16 m. 30 s.

SADI-LECOINTE

Comme Casale, Sadi Lecointe s'est attaqué au record de la hauteur sur hydro. Le 20 avril, il atteignait officiellement 5.330 m. en 43 m.

les deux premières places, Brindejonc l'essaya deux fois, etc. Mais, à cette époque, nos pilotes avaient encore le feu sacré et possédaient quelque autorité sur les constructeurs.

En 1920, le départ officiel pour la double traversée de la Méditerranée a été pris par un seul aviateur *civil*, Sadi Lecointe, qui ne termina jamais la course.

La comparaison n'est-elle pas lamentable ?

L'élément militaire a réussi à sauver la situation, grâce à l'enseigne de vaisseau Bellot, accompagné du maître pilote Dunod. Qui aurait pu le supposer en voyant les rafiots de la marine en si pitoyable état ? Ces engins plus ou moins entretenus ne donnaient pas la moindre impression de sécurité. Celui du lieutenant de vaisseau Guierre s'affala dans les ondes du port. On hissa les débris sur le quai et on autorisa les passants à se les partager : matériel de l'Etat ! Il était bizarre de voir des gens, armés de scies, venir découper ce qu'ils voulaient dans la coque démolie.

Sans les marins, l'épreuve de Monaco aurait été plus navrante encore, mais il ne faut pas oublier que les hydravions de la marine n'avaient pas à emporter la charge de 400 kilogrammes requise pour les civils. La question était donc tout autre. Et il est à croire que si les concurrents avaient pu partir à poids libre, ils auraient été beaucoup plus nombreux : c'est ce fâcheux lest qui arrêta les uns et causa l'écrasement des autres.

On sait que le parcours imposé comprenait les étapes Monaco, Ajaccio, Bizerte, Tunis, Sousse, Bizerte et retour à Monaco.

Les grands favoris furent Sadi Lecointe et son observateur Coli jusqu'au moment où on apprit qu'ils avaient cassé leur hélice à Bizerte, alors qu'on espérait leur retour. Les constructeurs avaient simplement négligé d'envoyer des ravitaillements aux points d'escales : curieuse conception de l'épreuve sportive ou fâcheuse exagération de la confiance en soi ! Sadi Lecointe perdit donc plusieurs jours à attendre le précieux envoi. Lorsque la nouvelle hélice fut montée, le moteur essayé, les bielles estimèrent avoir trop longtemps attendu et refusèrent tout service supplémentaire. Il ne restait donc plus un seul concurrent.

Les Italiens, en effet, avec les Savoïa et les Nieuport-Macchi, avaient joué la fable du *Lièvre et la Tortue*, attendant jusqu'au dernier moment pour prendre le départ et n'y réussissant même pas. Pour sa part, Janello « réalisait » deux merveilleux avions auxquels il faisait rendre l'âme à l'amerrissage, son compatriote Zanetti réussissait le même exploit et créait un moment de frisson pendant qu'il restait plongé sous les eaux.

Ainsi échouait l'épreuve la plus intéressante, la plus utilitaire créée depuis la guerre, par la faute de ceux qui devraient croire et ne croient plus, de ceux qui devraient avoir confiance et n'ont plus la foi. L'idée de Georges Prade, la richesse des prix devraient attirer tous les intéressés.

Il n'y a pas eu de vainqueur. Un partant, non placé !

Les marins, eux, ont eu le courage de s'élancer sur un matériel vermoulu, antique, pourri. Ils ont fait le mieux qu'ils ont pu.

I

LES HYDRAVIONS A MONACO

Le meeting d'hydros de Monaco a démontré que nos constructeurs et nos pilotes ne possédaient plus pour notre aviation la foi et le feu sacré de jadis. Cette première manifestation française d'après-guerre, dont on a enregistré l'échec presque complet, servira, on est en droit de l'espérer, de leçon pour l'avenir. Les seules performances réalisées au cours du meeting furent les tentatives de Casale et de De Romanet dans les compétitions pour la hauteur et la vitesse. — 1 et 4. Casale au départ et au retour du vol au cours duquel il atteignit 6.500 mètres. 2. L'appareil Savoïa de l'Italien Janello, gagnant de la Coupe Schneider 1919. — 3. Le Nieuport à coque de Sadi Lecointe qui, seul des aviateurs civils, prenait le départ pour le raid Monaco-Ajaccio-Bizerte-Tunis-Sousse-Bizerte-Monaco. A Bizerte, Sadi Lecointe était obligé d'abandonner par suite de bris d'hélice et d'avaries au moteur.

2

Le G. L. 41 de l'enseigne de vaisseau Bellot et du maître pilote Dunod, parti le 25 avril de Monaco, se rendit à Ajaccio dans la matinée. Le mauvais temps le retint jusqu'au 28, jour où il alla à Bizerte. Le 29, l'hydravion bouclait la boucle Bizerte-Tunis-Sousse-Bizerte. Il reprenait son vol le 2 mai, se posait à Ajaccio et rentrait à Monaco, seul enfant prodigue de cette croisière !

L'hydravion 47 de l'enseigne de vaisseau Hurel coula au sud d'Hammamet, sans accident pour l'équipage, le 42 resta en panne à Sousse, le 45 à Cagliari. Quant au 46, qui avait procuré de réelles inquiétudes, il fut retrouvé par un vapeur anglais à 35 milles au nord-est du Cap Blanc : l'enseigne de vaisseau Renaud et le second pilote Morvan firent ainsi prosaïquement leur entrée à Alger.

Si l'épreuve capitale du meeting n'obtint pas le succès qu'elle méritait, les compétitions pour la vitesse et la hauteur permirent d'enregistrer des résultats remarquables. Le grand as fut sans contestation possible le fameux « chasseur de Boches » Jean Casale, qui chaque jour, avec une énergie et un courage rares, partait une et deux fois à la conquête des régions jusqu'alors inaccessibles aux hydravions. Il détiendrait le record du monde de la hauteur en hydravion, comme il détient celui de l'altitude en avion, mais la F. A. I. ne reconnaît pas ces sortes d'exploits en hydraviation. Il est permis de se demander pourquoi ? L'altitude n'est-elle pas le critérium de l'excédent de puissance ? Curieuse décision peignant

bien la mentalité des pontifes internationaux qui l'ont prise. Donc Casale s'élevait quotidiennement entre 6 et 7.000 mètres, ce qui est remarquable pour un hydravion et ce qui n'étonne pas de la part d'un ingénieur comme M. Herbemont.

Côté vitesse, il y eut deux courses : la première revint à de Romanet devant Janello, le seconde fut gagnée par Zanetti devant de Romanet et Morselli. La plus grande allure atteinte sur le parcours rocher de Monaco, cap d'Antibes, Monaco, soit 80 km. 500 avec un virage, fut de 16 minutes 2 secondes 3/5, ce qui donne du 223 km. 023 de moyenne à l'heure.

On conviendra qu'on peut tout espérer de l'engin qui, à son baptême, reçoit ces deux trésors si précieux : la vitesse et la hauteur. Il faudrait simplement un peu plus d'enthousiasme de la part des intéressés qui finiront par lasser les Mécènes si, après avoir chanté tout l'été, ils s'obstinent à refuser le travail quand l'hiver reviendra !

Le meeting de Monaco peut être une leçon très salutaire : il a prouvé les possibilités de l'hydravion et le ridicule où vous précipitent le manque de foi et la paresse. Etre ridicule n'a jamais été le propre du Français. Souhaitons que, piqués au jeu, nos constructeurs sachent se réhabiliter au plus tôt et continuent à tenir ce qu'ils promettent depuis tant d'années glorieuses.

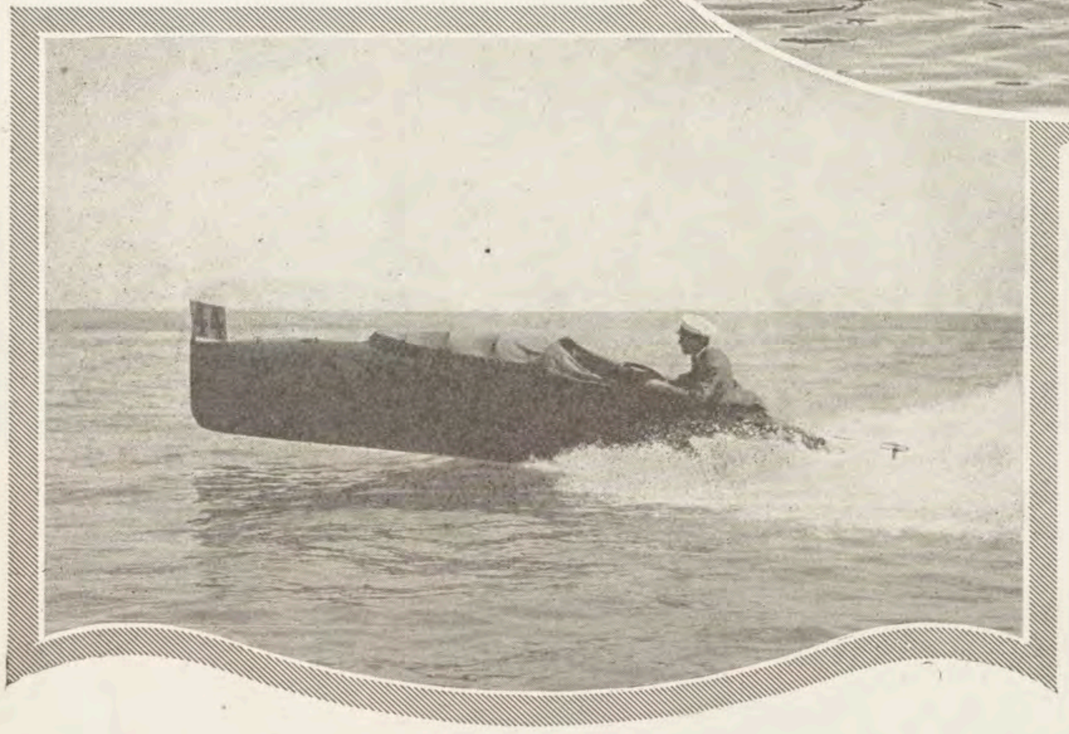
JACQUES MORTANE.

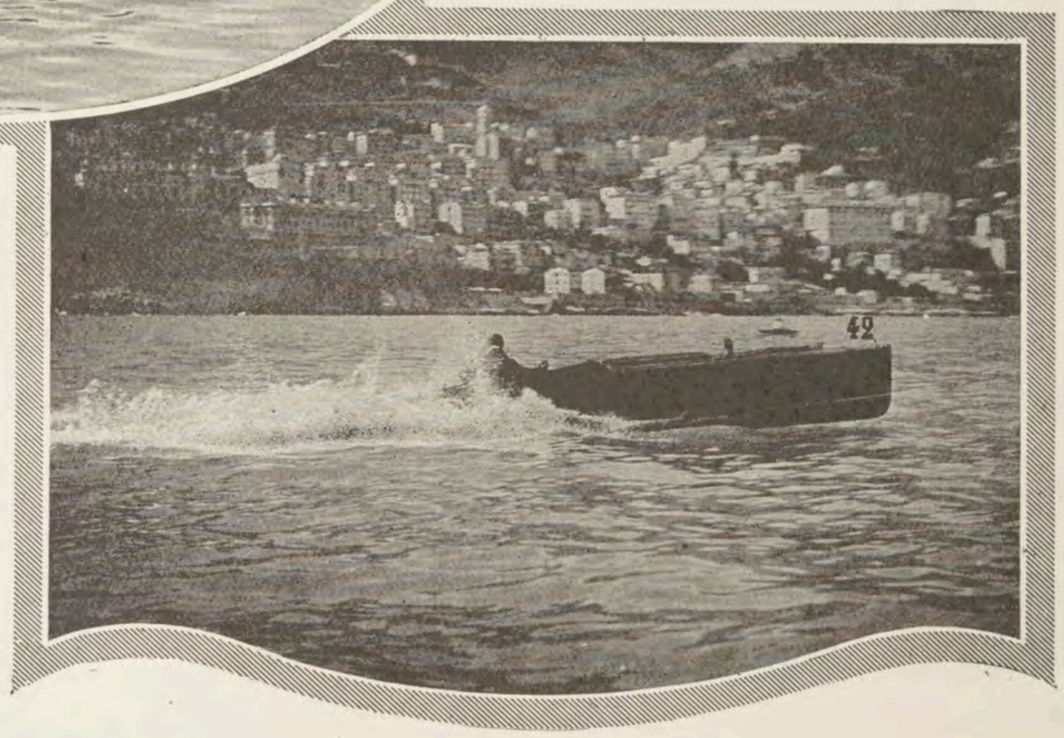
ANGELA III

La course réservée aux canots de 21 pieds qui était disputée sur 34 kilomètres, revint à "Angela III", à M. Morton Smart, en 55 m. 19 s., devant "Cockleshell. En haut : la baie de Monaco.

VICUNA

" Vicuna ", à M. A. Martin, a gagné le prix de l'Entente Cordiale, couru le 14 avril. Le parcours qui était de 25 kilomètres, fut couvert en 48 m. 59 s. " Vixen " était second à 2 m.





LES CANOTS AU MEETING DE MONACO

Par H. Petit.

Le meeting annuel des canots automobiles vient de dérouler ses épreuves dans la baie de Monaco avec son succès habituel.

Je n'ai pas l'intention de raconter ici quelles furent les prouesses des concurrents ; je voudrais seulement examiner les résultats obtenus au point de vue technique, et en tirer si possible quelques conclusions d'ordre général.

LA VITESSE PURE. Les records de vitesse ont été battus cette année et de loin, par le canot de Despujols, équipé de son moteur Sunbeam : je reviendrai plus loin sur les caractéristiques de ce moteur. La vitesse jusqu'alors inconnue sur mer de 104 kilomètres à l'heure a été réalisée sur un mille marin. Le même canot avait d'ailleurs fait en Seine un parcours à la vitesse de 120 kilomètres à l'heure environ ; il s'agit là, notons-le bien, non pas d'un glisseur, mais d'un canot à quille avec hélice immergée.

Est-il intéressant d'arriver à faire avec une petite embarcation plus de 100 kilomètres à l'heure? Si j'étais Normand, je répondrais par oui et non. Quoique n'étant pas Normand, je réponds tout de même oui et non.

Je réponds oui au point de vue expérience, banc d'essai si vous voulez, démonstration... ; au point de vue pratique, je réponds hardiment : non.

Pour arriver à ces vitesses, en effet, il faut trois choses : un moteur puissant et léger, une coque très soigneusement étudiée, et une mer d'huile. L'expérience déjà ancienne, de la malheureuse épreuve Alger-Toulon, a montré que dès que la mer était tant soit peu grosse, les canots automobiles disparaissent lamentablement de sa surface. Ils ne possèdent, en effet, aucune des qualités nautiques qui en feraient ce que les marins appellent des bateaux de mer.

Mais, au point de vue démonstration et étude, cette performance n'en conserve pas moins toute sa valeur. Elle prépare la réalisation de constructions nautiques plus sérieuses, pourrait-on dire, moins rapides sans doute, mais capables de faire plus et mieux qu'on ne faisait auparavant.

On a discuté longtemps — et on discute encore — sur le point de savoir qui l'emporterait en vitesse pure des canots ou des glisseurs ? Pour cette année, la palme revient au canot, mais rien ne dit que ce n'est pas le glisseur qui aura le dernier mot. Le glisseur ressemble par tant de points à l'hydravion, et celui-ci dépasse si nettement la vitesse limite du canot, qu'il serait bien surprenant que dans un avenir très prochain, un glisseur pourvu d'un moteur assez puissant et assez léger, ne dépassât pas les 104 kilomètres à l'heure du Despujols.

LA VITESSE DES HÉLICES. Deux points particulièrement saillants ont été mis en vedette par le meeting de Monaco de 1920, à savoir la vitesse de rotation atteinte par les hélices des canots d'une part, et la nature du moteur qui équipait les embarcations.

Combien de fois a-t-on dit, écrit, répété sur tous les tons qu'il existait une limite supérieure pour la vitesse de rotation des hélices marines, vitesse au-delà de laquelle le propulseur ne produisait plus d'effet utile, ou tout au moins, voyait son rendement diminuer dans de telles proportions qu'il devenait inutilisable. Or, voici que sur le canot de Despujols l'hélice tourne à plus de 3.000 tours à la minute ! et ce canot est celui qui rafle tous les prix et qui bat les records de vitesse !

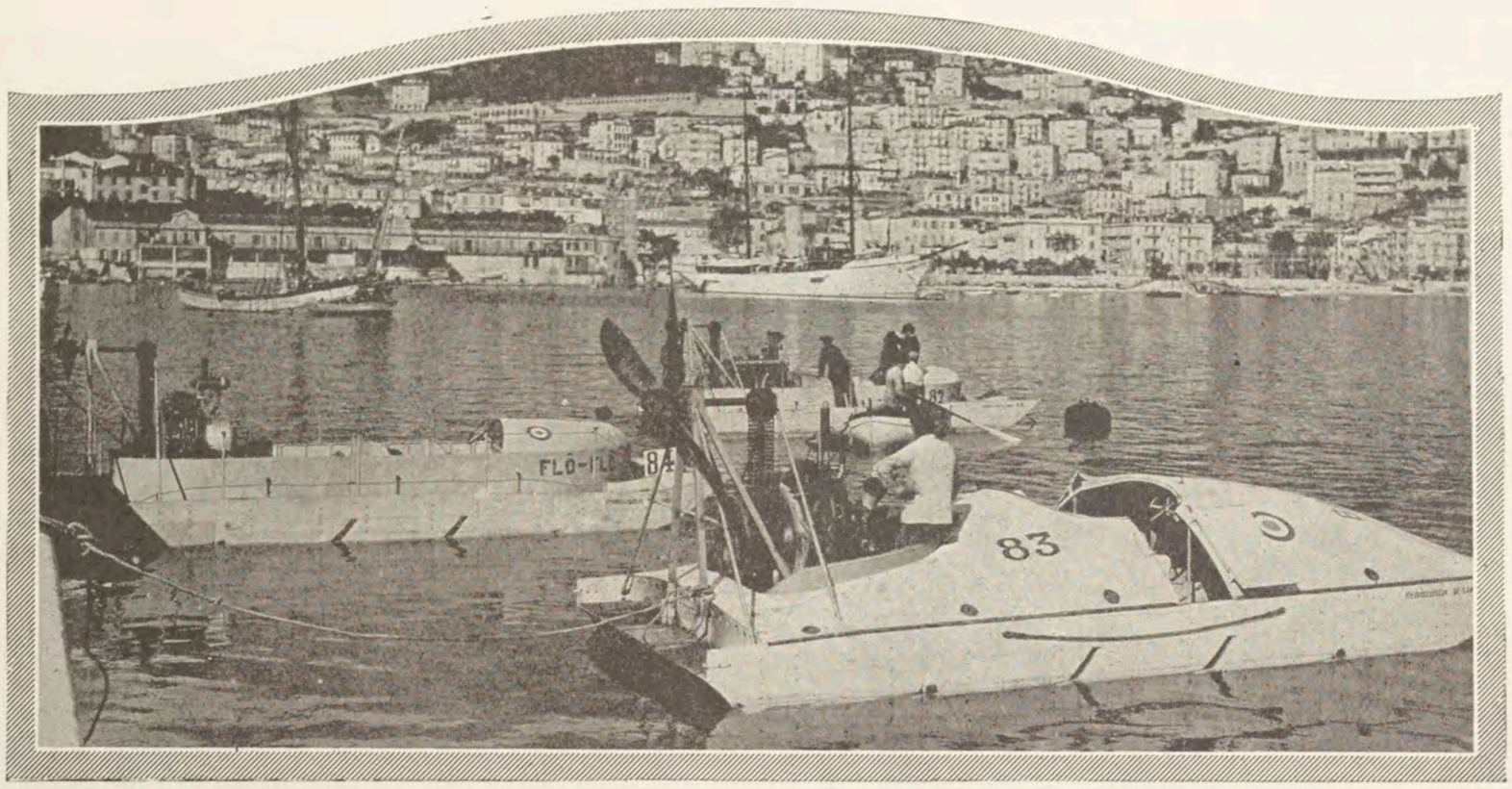
On aurait pu être tenté de croire, peut-être, que cette grande vitesse pour l'hélice avait été employée simplement parce que le moteur monté sur le bateau avait lui-même un grand régime angulaire : ç'aurait été un pis aller nécessité par des questions de construction ; mais, justement le Sunbeam qui équipe ce bateau a une vitesse de régime voisine de 2.000 tours à la minute. Le constructeur a donc multiplié intentionnellement la vitesse de l'hélice par rapport à celle du moteur dans le rapport de 3 à 2. Le résultat était donc voulu et recherché.

Que deviennent les histoires terribles de phénomènes de cavitation, dont depuis si longtemps tous les pontifes de la navigation nous rebattaient les oreilles ? N'y aurait-il pas là qu'une manifestation de cet éternel préjugé de l'homme qui juge infranchissables des limites qu'il s'est soi-même imposées, sans en vérifier au préalable la nécessité ?

Je crois, pour ma part, que la limitation de la vitesse de l'hélice a une cause purement historique : en la dégageant, nous allons d'ailleurs faire ressortir un curieux cercle vicieux qui a tenu enfermé pendant longtemps les progrès de la locomotion sur l'eau.

Les premiers bateaux à hélices étaient naturellement mus par une machine à vapeur. Or, les premières machines à vapeur, comme chacun sait, avaient un régime extrêmement lent, de l'ordre de 50 à 100 tours à la minute. Les premières hélices ont donc été construites pour pouvoir être utilisées à ces vitesses très basses.

Peu à peu, l'habitude de ne faire tourner les hélices qu'à de faibles vitesses est devenue un dogme, si bien que plus tard quand le moteur à vapeur a laissé une petite place au moteur à explosions, et que lui-même se perfectionnant, est arrivé à tourner plus vite, les constructeurs de bateaux ont, en toute bonne foi, crié contre le danger d'adopter de grands régimes pour les hélices : quand, par hasard, on se servait d'un moteur rapide, on estimait indispensable de démultiplier la transmission entre son arbre et l'arbre de l'hélice.



LES HYDROS-GLISSEURS " DE LAMBERT " DANS LA BAIE DE MONACO

Après avoir accompli l'étape Lyon-Avignon, les glisseurs vinrent à Monaco où ils firent des démonstrations très réussies et fort appréciées du nombreux public. L'épreuve de 25 kilomètres, disputée le 24 avril à Monaco, fut l'occasion d'un succès complet pour les De Lambert qui prenaient les trois premières places.

Pour les petits bateaux, néanmoins, on consentit à adopter des vitesses angulaires un peu plus grandes, et en 1914, les hélices des canots tournaient entre 1.000 et 1.200 tours, à peu près à la même vitesse que les moteurs de l'époque construits spécialement pour les canots automobiles. Certaines (chez Despujols) arrivaient à 1.800 tours.

Et voilà que d'un bond soudain, cette vitesse monte à 3.000 tours.

Voici donc une imperfection des moteurs de bateaux qui a amené les constructeurs à adopter pour leurs hélices une faible vitesse angulaire. Cette habitude érigée en règle a, par sa répercussion, fait imposer aux constructeurs de moteurs de conserver un régime lent pour des moteurs destinés à des embarcations.

LES MOTEURS DES CANOTS DE MONACO. Le deuxième point que j'ai signalé comme remarquable, est que sur toutes les embarcations qui ont pris part aux épreuves de Monaco, les moteurs étaient des moteurs d'aviation.

On disait couramment autrefois qu'un moteur de bateau devait être un moteur lourd, relativement lent, quelque chose d'intermédiaire entre le moteur d'automobile et le moteur fixe. Or, voici que, sautant par-dessus tous ces préjugés, on utilise maintenant uniquement les moteurs d'aviation pour les canots à grande vitesse.

Si d'ailleurs on veut bien considérer la question sans idées préconçues, on conviendra qu'il n'y a là rien de très normal.

Sur le canot automobile à grande vitesse, le problème se présente exactement de la même façon que sur l'avion : on cherche la plus grande puissance possible sous le poids le plus faible possible : c'est la formule même du moteur d'aviation.

Trois types principaux se sont partagé les concurrents de Monaco, à savoir :

Le moteur Sunbeam qui équipait le vainqueur ;

Le moteur Hispano, monté sur le canot Nieuport ;

Le moteur Salmson qui actionnait les glisseurs de Lambert.

Un mot sur ces moteurs :

Le Sunbeam qui a battu le record de vitesse est du type *Matabelé :* on sait que la grande firme anglaise a baptisé d'un nom de peuplade exotique chacun de ses types de moteurs : il y a le type *Arab*, le type *Maori*, le type *Cossak* et enfin le type *Matabelé* qui s'est manifesté à Monaco.

Ce moteur est un 12 cylindres de 122 d'alésage, 160 de course ; il développe une puissance de 425 HP à 2.000 tours.

Il est construit suivant les caractéristiques générales des moteurs d'aviation : pistons d'aluminium, soupapes dans la culasse avec arbre à cames au-dessus, etc.

A signaler son système de graissage qui s'est généralisé aujourd'hui mais qui, ne l'oublions pas, a été inauguré par Sunbeam sur des voitures de course, système dit *dry base principle*.

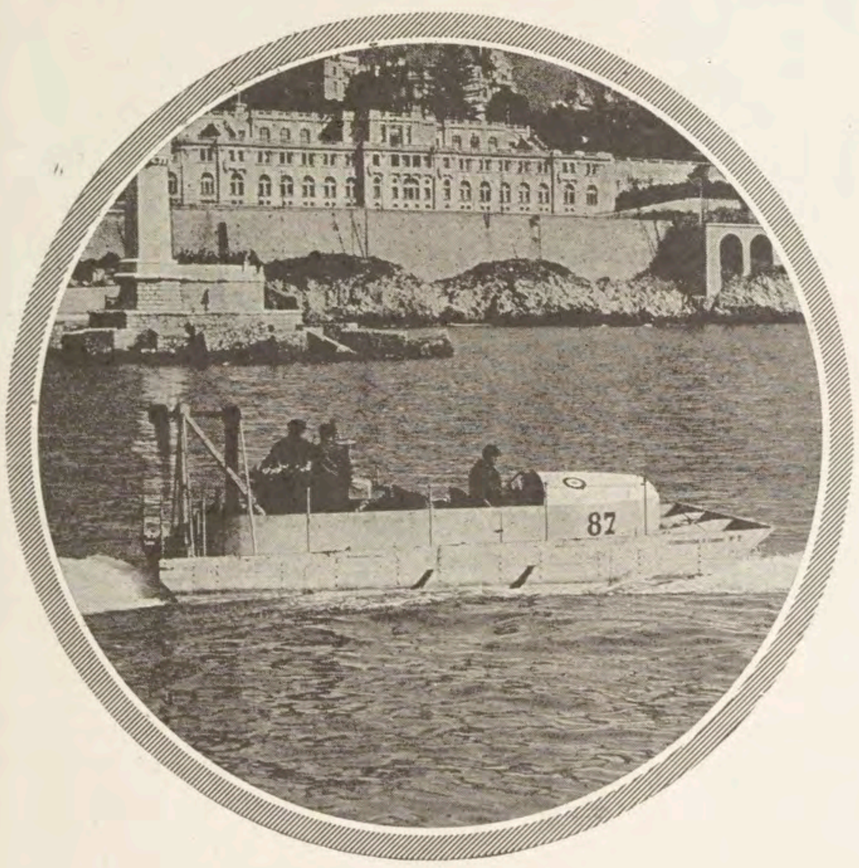
Pendant qu'une pompe principale envoie l'huile à tous les points à graisser, deux pompes auxiliaires s'emploient à vider le carter, de sorte que l'huile ne séjourne jamais dans celui-ci.

Le 300 HP Hispano est trop connu pour que nous en parlions longuement. C'est un 8 cylindres de 140 millimètres d'alésage et 150 millimètres de course : deux de ces moteurs équipaient le canot Nieuport dont la vitesse a été sensiblement restreinte par suite de la présence sous l'eau de deux hélices et de deux chaises qui augmentaient dans une notable proportion la résistance à l'avancement.

Le Salmson enfin, est du type bien connu qui équipait les avions de guerre, à 9 cylindres fixes en étoile ; il actionnait les hélices aériennes des glisseurs de Lambert.

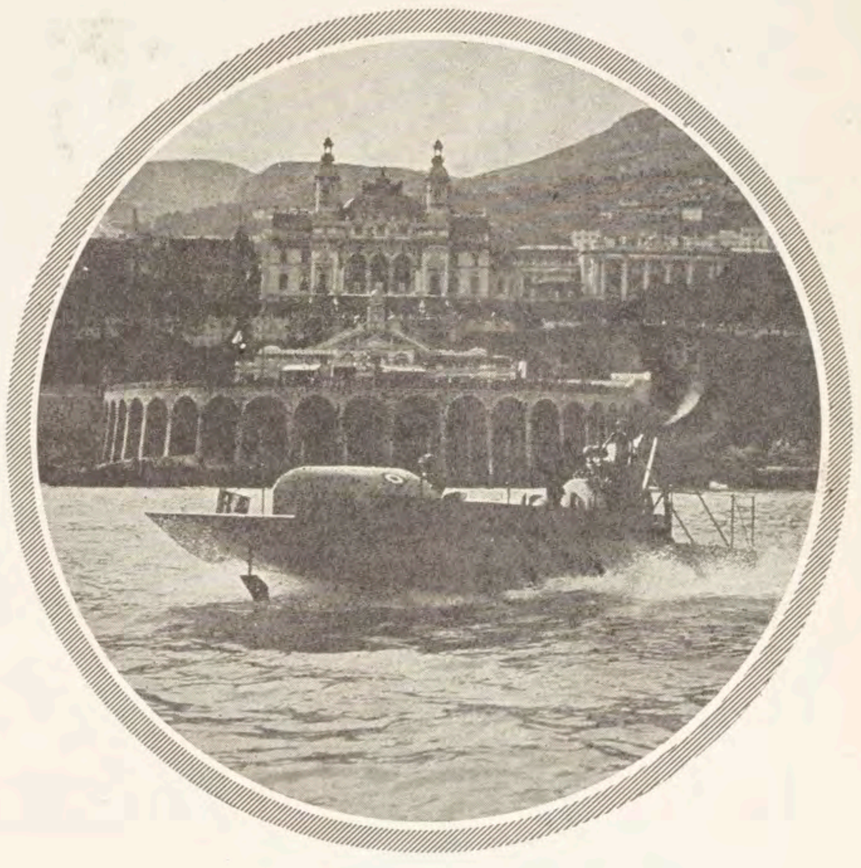
Comme on le voit, le meeting de Monaco a été cette année fertile en enseignements nouveaux qui dépassent, et de beaucoup, la portée de cette réunion nautique, et dont les conséquences vont sans doute se faire sentir sur la construction de bateaux, même de fort tonnage.

HENRI PETIT.



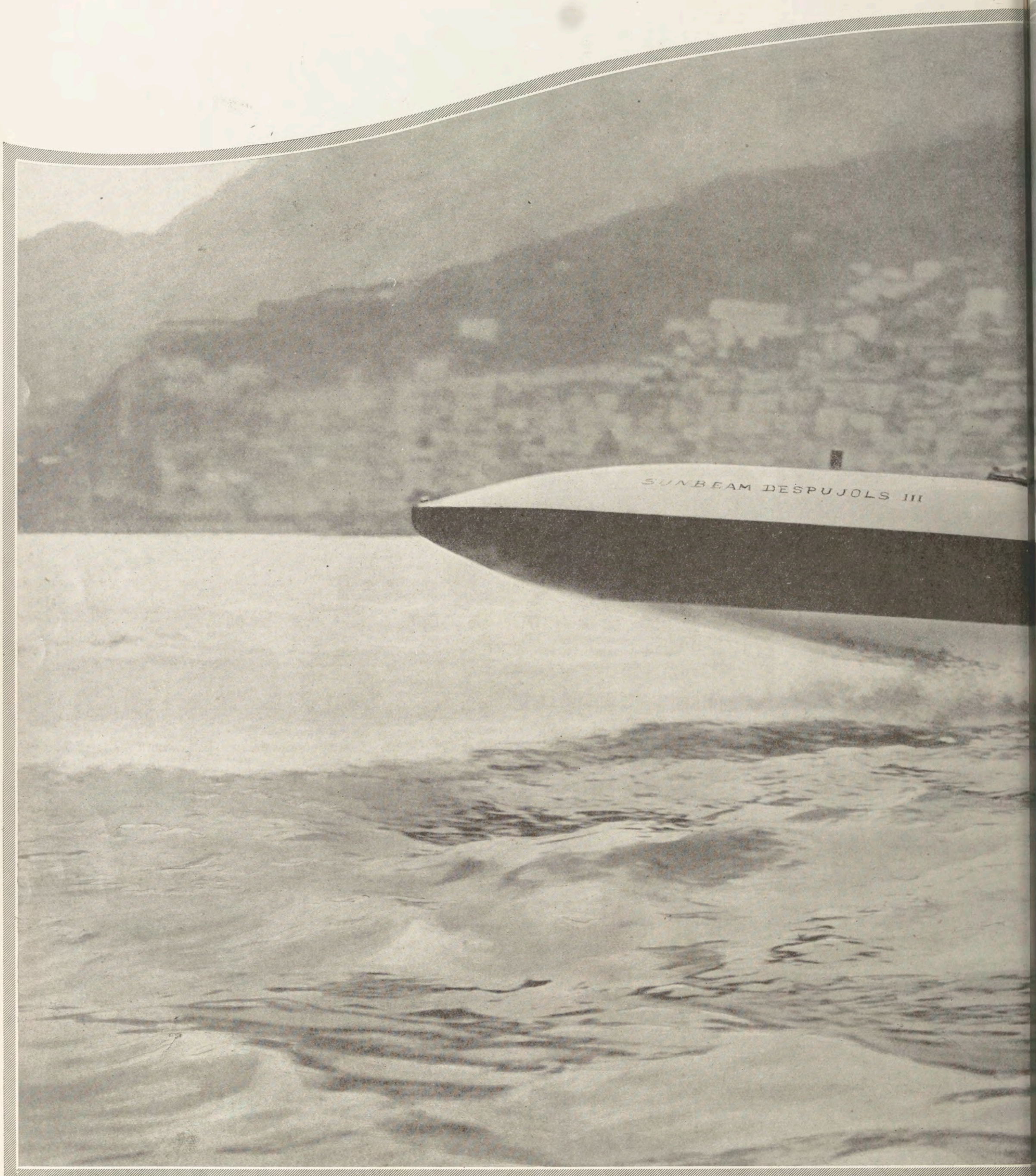
DE LAMBERT II

Troisième derrière " Flo-Flo ", de l'étape Lyon-Avignon, le " De Lambert II " gagnait l'épreuve disputée à Monaco. Le parcours de 25 km. était couvert par le vainqueur en 31 minutes 38 secondes.



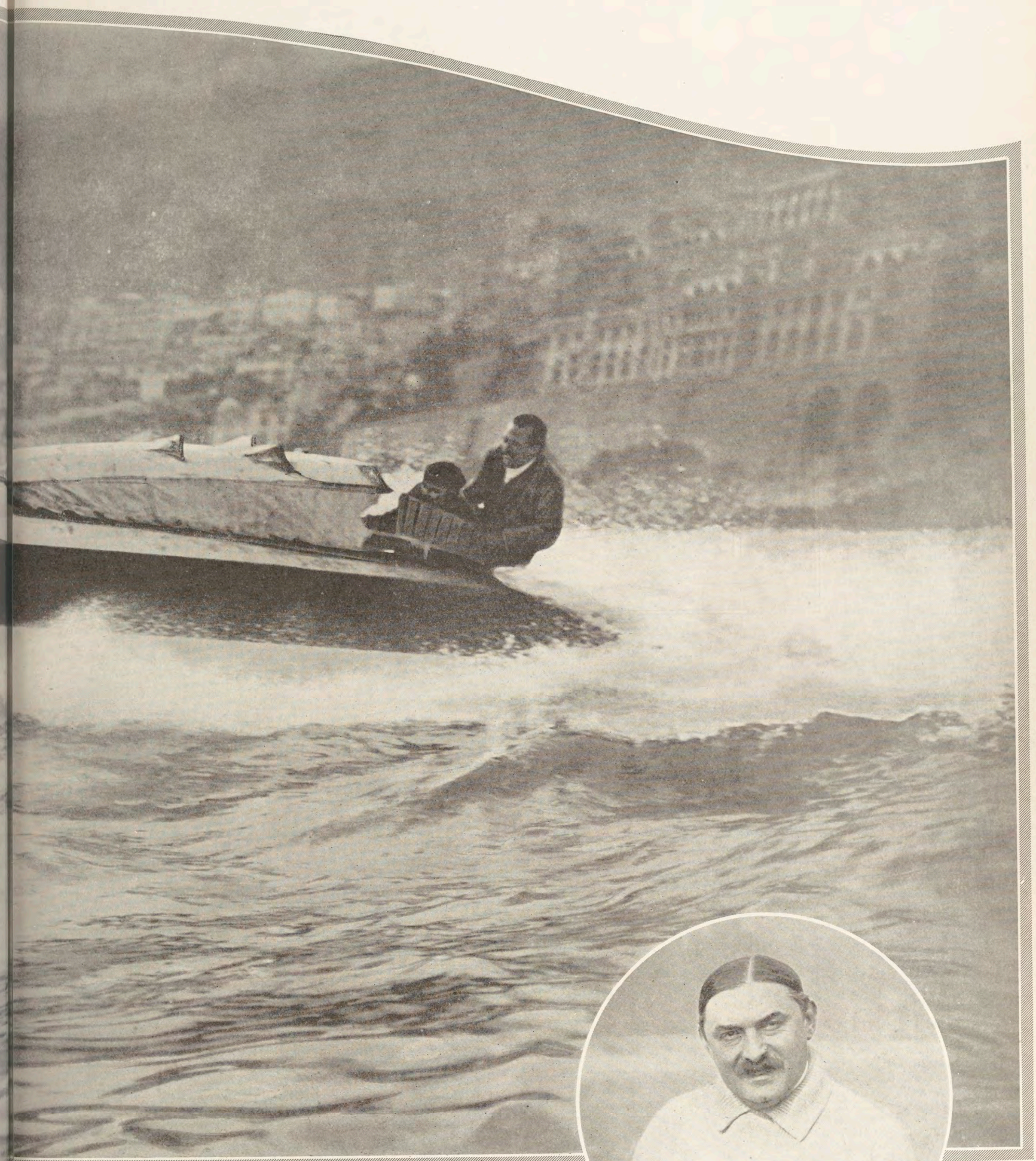
FLO-FLO

L'hydro-glisseur De Lambert " Flo-Flo ", piloté par Bienaimé, finissait premier dans l'étape Lyon-Avignon et se classait 2e dans l'épreuve de Monaco.



LE DESPUJOLS III

Le Racer Sunbeam-Despujols-Coatelen, qui a battu au récent Meeting de Monaco les records de vitesse en parcourant un mille ma
Seine, ce canot a fait du 120 à l'heure, laissant loin derrière lui les records anciens. La coque, dessinée et construite par Despujo
cylindres en V). Fait intéressant à signaler : pour la première fois, on a fait tourner un propulseur immergé à trois mille tours par minu



VITESSE A MONACO

à la vitesse moyenne de 104 kilomètres à l'heure. — Aux essais en
est équipée d'un moteur Sunbeam d'aviation, type *Matabelé* (douze
— En médaillon : Despujols, l'inventeur des remarquables cruisers.

AUTOMOBILISME

L'Équipement Électrique de la Voiture

Par C. Laville.

Il fut un temps où l'électricité ne semblait pas appelée à jouer un rôle très important sur les voitures automobiles. A dire vrai, le grand public n'encourageait guère les constructeurs à recourir largement à un agent dont les pannes sont d'ordre beaucoup plus mystérieux que celles d'origine mécanique : une pièce faussée, une articulation grippée, une dent de pignon usée ou cassée, du jeu dans les organes, ce sont-là choses parfaitement visibles et qu'on découvre aisément ; un mauvais contact, un court-circuit, une mauvaise résistance d'isolement, des connexions mal établies, ce sont des incidents dont les conséquences peuvent être graves et qui, cependant, ne peuvent se déceler rapidement qu'aux yeux de ceux qui sont bien familiarisés avec les mystères de l'électricité. Dans le premier cas, le mal est franc, net, perceptible, donc facilement guérissable. Dans le second, le mal est sournois, déconcertant; et les grands docteurs sont les seuls à n'y pas perdre leur latin.

Et c'est pour cela que nous avons dû attendre si longtemps avant qu'entrent dans la pratique usuelle les dispositifs aujourd'hui montés sur toutes les voitures, et où de véritables « centrales » distribuent lumière et puissance partout où cela est nécessaire sur le châssis.

Complication ? Au point de vue constructif, oui. Mais simplification dans l'usage puisqu'aux installations d'éclairage par l'huile, le pétrole ou l'acétylène s'est substitué l'éclairage électrique, puisqu'au lancement du moteur par une manivelle de mise en route, — exercice fatigant et qui n'est pas toujours sans danger, — s'est substitué le démarrage électrique. Vous pressez un bouton et la lumière jaillit là où vous le désirez : aux phares, aux lanternes, à la lampe installée sur le tablier avant, au plafonnier du coupé. Plus besoin de vous arrêter ou de vous abriter contre la pluie et le vent : la lumière se fait ou s'éteint dans l'instant même où vous le désirez. Vous appuyez sur une pédale et, sans autre effort de votre part, le moteur se met en marche.

L'électricité installée sur votre voiture peut vous rendre d'autres menus services : actionner l'avertisseur, alimenter la lampe baladeuse qui vous aide à rechercher une panne dans un coin obscur du châssis et même faire fonctionner un allume-cigares, assurer le chauffage électrique, procéder au gonflement des pneus, etc.

Les premières installations complètes de démarrage et éclairage électriques semblent avoir été réalisées en 1912, sur des voitures américaines. Si l'idée était depuis longtemps « dans l'air », l'application, comme on le voit, est assez récente. Il faut dire qu'elle n'a guère été possible, pratiquement, avant que nous soyons en possession des lampes actuelles, à faible consommation, et avant aussi que les batteries transportables n'aient accompli quelques-uns des progrès qui en font, aujourd'hui, un dispositif de tout repos.

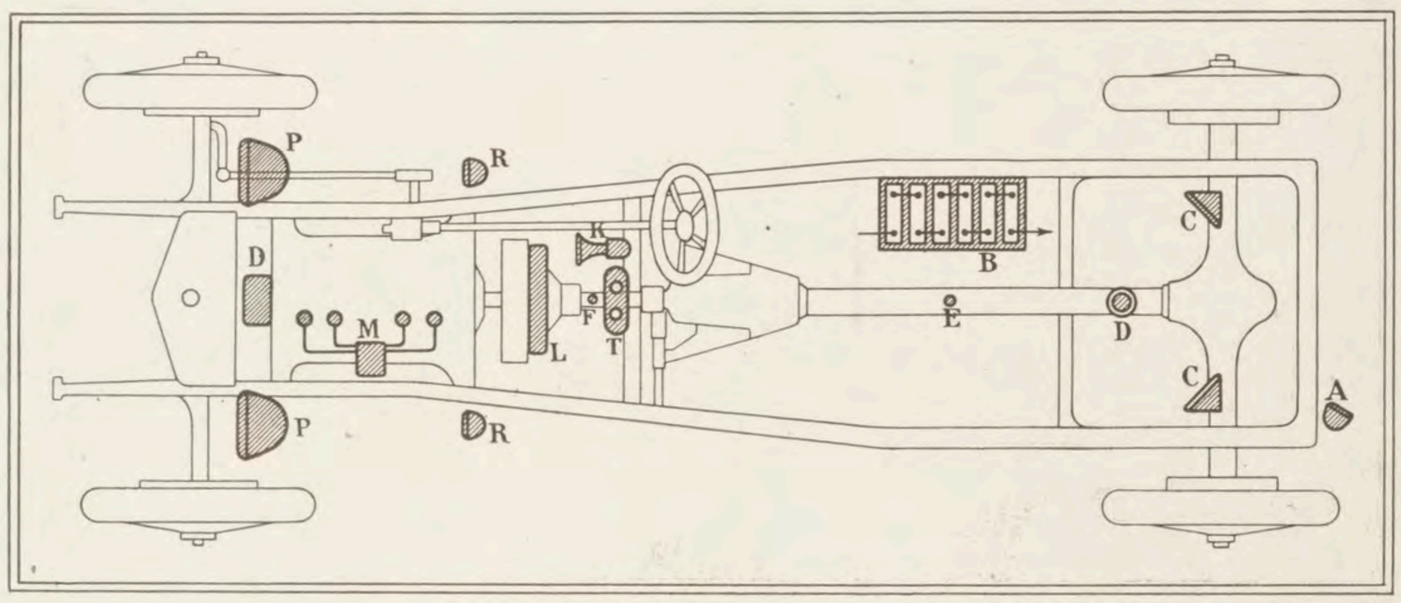
Une installation électrique complète, sur une voiture moderne, doit assurer trois fonctions principales : 1° Allumage du mélange explosif ; 2° Eclairage de la voiture ; 3° Démarrage du moteur. Ces exigences ont été satisfaites au moyen de divers dispositifs qui peuvent varier assez sérieusement, dans leur principe, d'un constructeur à l'autre.

Quels sont nos besoins ? Une source d'électricité pour l'allumage, une source d'électricité pour l'éclairage ; une source d'électricité et un moteur électrique pour le lancement du moteur à explosions. En principe, c'est la simplicité même ; en pratique, cela se complique.

Pour l'allumage, nous pouvons recourir soit à une source fixe, électro-chimique (pile ou accumulateur), soit à une source rotative (dynamo ou magnéto).

Pour l'éclairage, il nous faudra nécessairement les deux catégories d'appareils : nous devons, en effet, fonctionner dans tous les cas possibles ; à l'arrêt du moteur ou pendant ses variations de régime, la batterie entre en action ; mais il est nécessaire que l'énergie de la batterie soit renouvelée au fur et à mesure qu'elle se dépense, et ceci ne peut se faire sans dynamo.

Pour le lancement, il faut une source d'électricité — la batterie — et une dynamo fonctionnant en réceptrice. La batterie est une nécessité pour deux raisons : la première est que nous pouvons seulement nous adresser à une source fixe et permanente d'électricité pour opérer la mise en marche ; la seconde est que le lancement exige un « coup de fouet », une réserve d'énergie permettant un effort sérieux et instantané alors que l'éclairage demande, au contraire, une dépense de courant plus faible à chaque instant, mais continue.



L'ÉLECTRICITÉ SUR LA VOITURE MODERNE

P P. Phares. R R. Lanternes avant. M. Magnétos et bougies. D. Dynamo. L. Démarreur. K. Klaxon commandé électriquement. F. Lampe sur le tablier. T. Tableau des appareils de mesure. B. Batterie d'accumulateurs. E. Lampe intérieure. D. Plafonnier. C C. Lampe de coin. A. Lanterne arrière.

Le bref examen qui précède nous montre immédiatement que nous pouvons imaginer plusieurs solutions au problème de l'équipement électrique de la voiture automobile. Examinons quelques-unes d'entre elles.

ALLUMAGE INDÉPENDANT. Dans cette classe d'installations, l'allumage est une fonction assurée indépendamment des deux autres. Les étincelles aux bougies viennent toujours d'une magnéto commandée directement par le moteur, selon le dispositif connu depuis de longues années. L'équipement pour démarrage et éclairage forme un ensemble séparé comprenant une génératrice de courant, commandée par le moteur, une batterie d'accumulateurs, une dynamo réceptrice fonctionnant comme moteur de lancement. Dans certains cas, la génératrice et la réceptrice peuvent être combinées en un seul appareil.

Quelle que soit la combinaison réalisée, l'installation devra comprendre quelques organes annexes dont la présence est indispensable : un disjoncteur, dont le rôle est de s'opposer à toute inversion de courant qui serait funeste à la batterie ; un limiteur de débit et un limiteur de tension de la dynamo génératrice.

Le disjoncteur est une sorte de soupape de sûreté qui empêche la batterie de se décharger lorsque le moteur est arrêté. Ce disjoncteur peut être électrique ou mécanique ; dans le premier cas, un électro-aimant actionne un

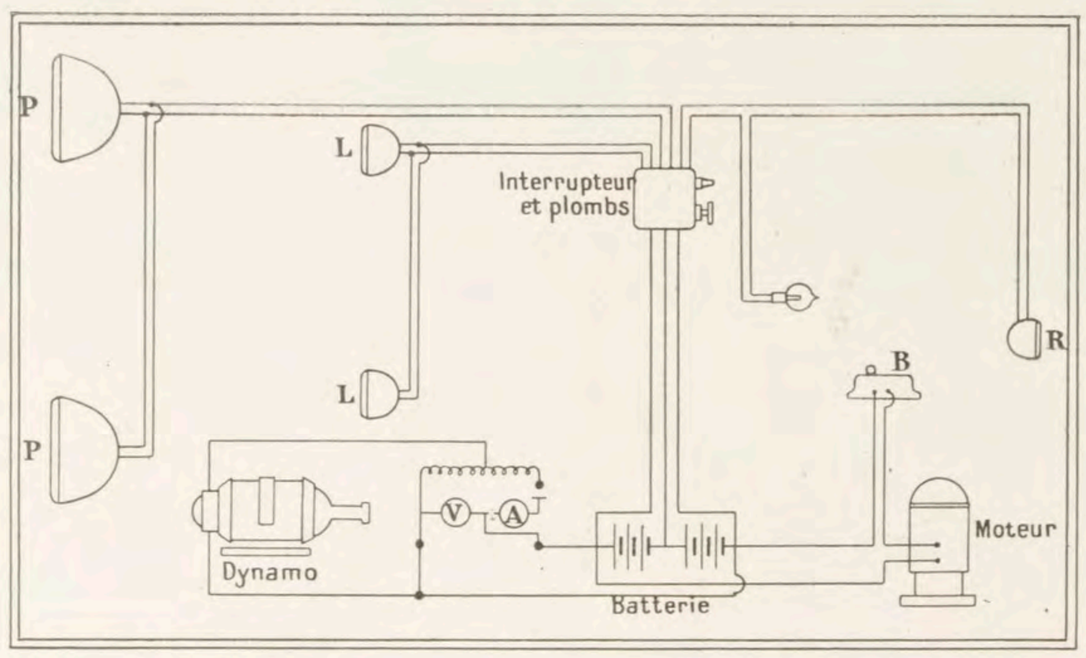


Fig. 2. - Exemple d'équipement électrique indépendant de l'allumage. L'installation comprend une génératrice et un moteur-démarreur séparés. B. Bouton de mise en marche du démarreur. P. Phares. L. Lanternes av^{t}. R. Lanterne ar^{re}. V. Voltmètre. A. Ampèremètre.

coupe-circuit dès que le courant tend à s'inverser et, dans le second cas, la rupture du circuit est obtenue par la simple variation de vitesse.

Le débit d'une génératrice croissant rapidement avec le nombre de tours-minute qu'elle effectue, il importe de limiter le courant afin d'assurer la bonne conservation de la batterie. C'est le rôle du limiteur de débit, dont la réalisation varie grandement d'un constructeur à l'autre : limiteur mécanique avec embrayage et masses centrifuges, limiteur électro-magnétique, limiteur électrique par conception spéciale de la dynamo qui, lorsque l'allure s'accélère, développe un champ parasite qui détruit le champ inducteur primitif ; limiteur thermique. par emploi d'un enroulement shunt — c'est-à-dire dérivé — qui augmente la résistance en fonction de la température et s'échauffe proportionnellement au débit, etc. On peut dire que presque chaque fabricant a son système particulier et, devant l'excellence des résultats obtenus, il est malaisé de faire un choix.

La tension généralement employée est relativement basse — 6 ou 12 volts — tout à la fois pour diminuer les pertes possibles d'électricité (plus la tension est basse, moins il est délicat d'arriver à un bon isolement) et d'employer des lampes robustes, à filament gros et court, insensibles aux trépidations de la voiture.

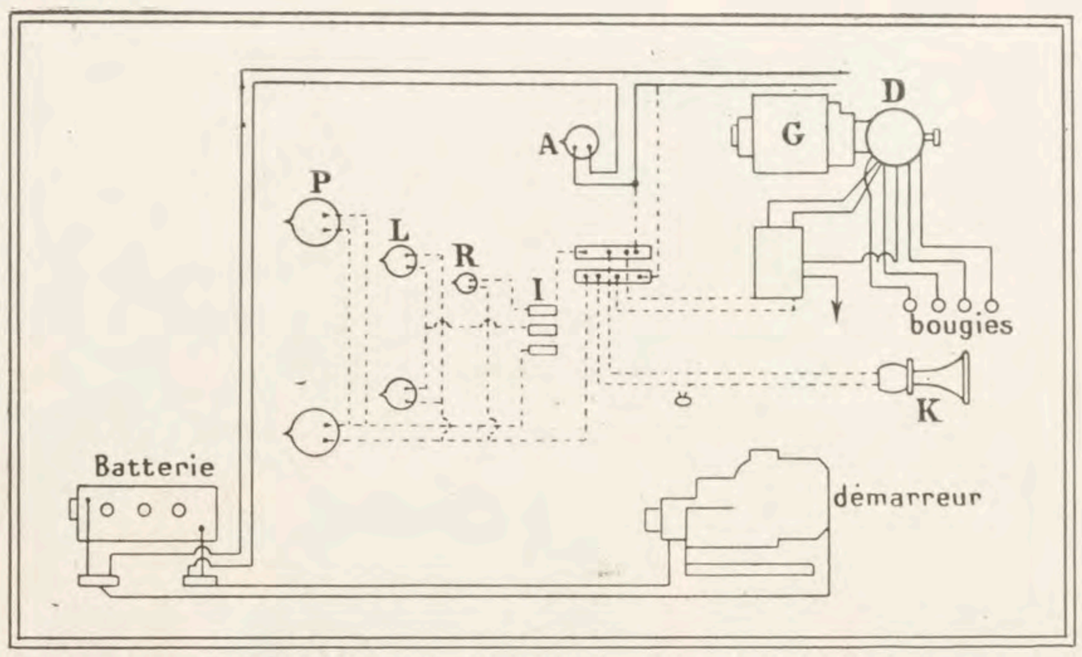


Fig. 3. — Exemple d'équipement électrique comprenant l'allumage. Dans cette installation, la génératrice et le démarreur sont séparés, mais l'allumage fait partie du plan. Le distributeur est monté sur la dynamo. P. Phares. L. Lanternes avant. R. Lanterne arrière. D. Distributeur. G. Dynamo. A. Ampèremètre. K. Klaxon. I. Interrupteurs.

LE DYNAMOTEUR PARIS-RHONE

A titre d'exemple concret d'installation de démarrage et d'éclairage électriques examinons brièvement l'un des systèmes les plus répandus : l'équipement par Dynamoteur Paris-Rhône, qui réalise l'éclairage et le démarrage au moyen d'une seule machine, c'est-à-dire avec tous les avantages de simplicité dans le montage et l'entretien.

On sait que la difficulté principale à résoudre, dans ce cas, est d'obtenir un rendement électrique satisfaisant d'une dynamo appelée à fonctionner à la fois comme moteur et comme génératrice et, dans un cas ou dans l'autre, à marcher à des régimes très différents. La Société Paris-Rhône a eu recours à la très élégante solution que voici : emploi d'enroulements inducteurs de composition différente, selon que la dynamo est motrice ou génératrice.

Ce montage, qui a fait l'objet d'un brevet, est obtenu sans complication et sans emploi d'organes auxiliaires ; le simple jeu d'un conjoncteur-disjoncteur assure les connexions nécessaires pour mettre en circuit les enroulements convenant à l'un ou l'autre mode de fonctionnement.

En principe, le Dynamoteur Paris-Rhône est à excitation anti-compound, c'est-à-dire avec double enroulement — série et dérivation — l'enroulement série étant démagnétisant lorsque le courant passe dans un sens tel que la machine fonctionne en génératrice.

Ceci posé, que se passe-t-il au démarrage ? Les connexions étant restées les mêmes, l'enroulement série est, à ce moment, magnétisant et la machine fonctionne en moteur série, à couple de démarrage élevé et très propre au service qui lui est demandé à ce moment.

Supposons maintenant le moteur lancé et l'appareil ayant à assurer la fourniture de courant pour l'éclairage ou la recharge de la batterie. Le dynamoteur fonctionne alors en génératrice. Les connexions n'ont pas été changées, donc l'inducteur série est devenu démagnétisant et le débit est à intensité limitée, comme il convient en raison de la fonction à assurer.

Pour obtenir une marche parfaite à tous égards, quelle que soit la fonction assurée, la Société Paris-Rhône a eu recours à l'ingénieuse solution suivante : comme il est nécessaire d'avoir un nombre d'ampères-tours relativement élevé dans l'inducteur série lors de la marche en génératrice et que, d'autre part, ce même enroulement série, à cause de sa grande résistance électrique, ne peut plus convenir dans le cas de la marche en motrice, l'inducteur série du dynamoteur est réalisé en deux parties : l'une est à enroulement de large section et petit nombre de spires, calculé pour le courant très intense qui est absorbé momentanément par le moteur ; l'autre est un enroulement de section moindre, à plus grand nombre de tours, calculé pour l'intensité normale du courant débité par la génératrice et qui vient ajouter automatiquement son effet démagnétisant à celui du premier enroulement lorsque, le moteur étant lancé, le dynamoteur marche en génératrice.

Complétons en deux mots cette description. Relativement à son encombrement, le dynamoteur, qui marche sous 12 volts, est très puissant, puisque son couple de démarrage est de 6 kilogrammes, chiffre qui n'est atteint par aucun appareil de même poids. Donc, le dynamoteur peut convenir au lancement du moteur des voitures les plus puissantes. Un type plus faible a été établi pour les voitures légères.

Le dynamoteur, ai-je dit précédemment, n'emploie pas d'organes auxiliaires — de fonctionnement sujet à caution, — pour limiter l'intensité lors de la marche en génératrice, le décompoundage assurant seul cette limitation du courant. L'appareil est relié à la batterie d'accus par un conjoncteur-disjoncteur — également breveté, — assurant automatiquement la fermeture et l'ouverture du circuit, selon que la tension de la génératrice est, ou non, supérieure à celle de la batterie. Le fonctionnement en a été prévu pour que la recharge soit assurée même pendant la marche au ralenti, ce qui est particulièrement avantageux pour les voitures circulant fréquemment en ville. Le contacteur-disjoncteur est, en même temps, interrupteur de fermeture du courant lorsque le dynamoteur sert au lancement du moteur, de telle sorte que ce lancement s'opère par une légère pression sur un bouton placé sur le tableau.

En résumé, malgré que cette description du système Paris-Rhône ait été réduite à ses traits essentiels, elle est un exemple net de ce que peut être une installation réellement moderne d'éclairage et de démarrage électriques sur une automobile.

(Voir la fin de cette étude, page 46.)

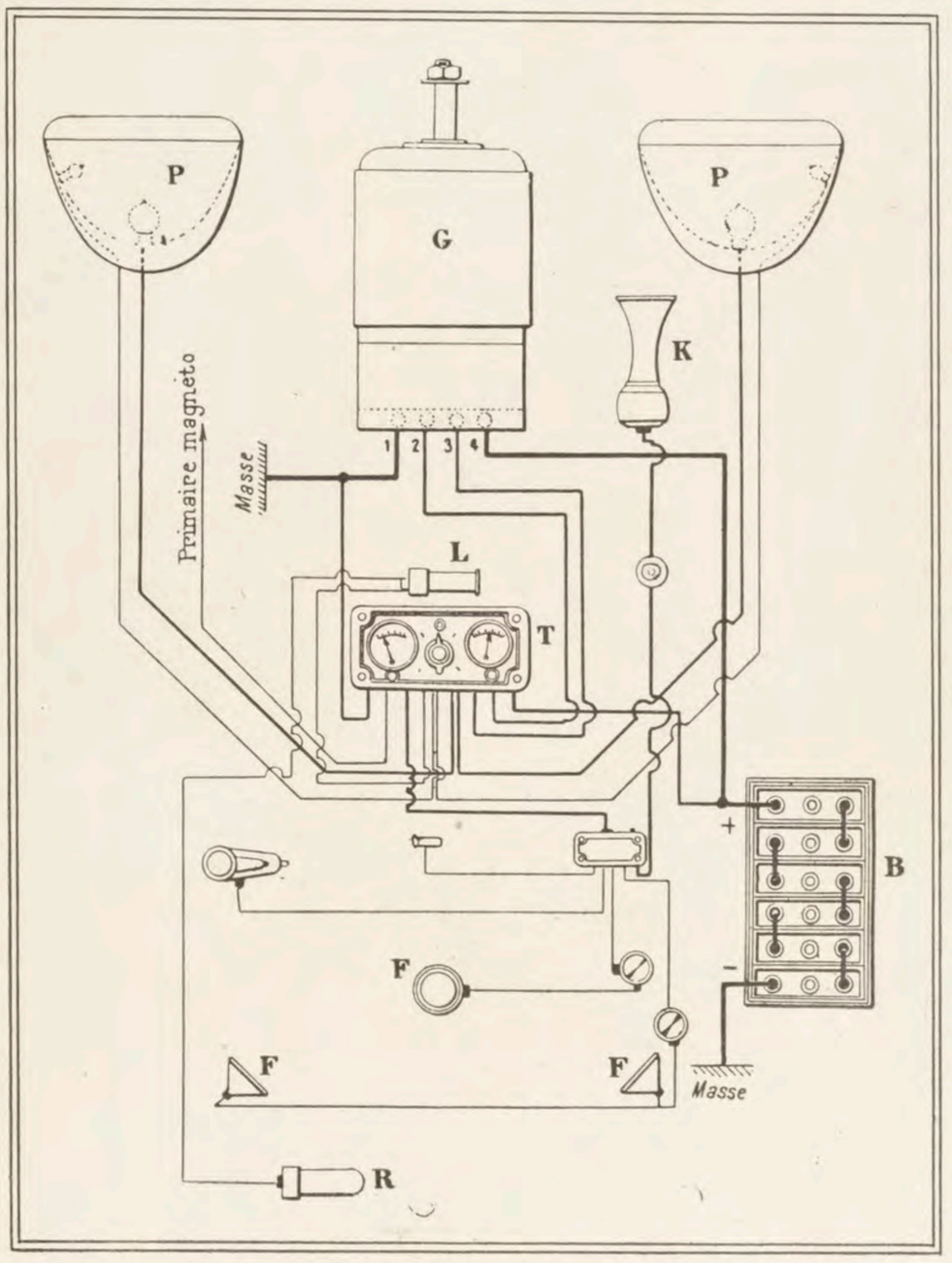


Fig. 4. — Exemple d'équipement électrique avec génératrice et démarreur réunis en un seul bloc *(Paris-Rhône)*. G. Moteur-générateur. P. Phares et lanternes avant. R. Lanterne arrière. B. Batterie. K. Avertisseur. L. Lampe sur tablier. FFF. Plafonnier. T. Tableau sur tablier de la voiture.

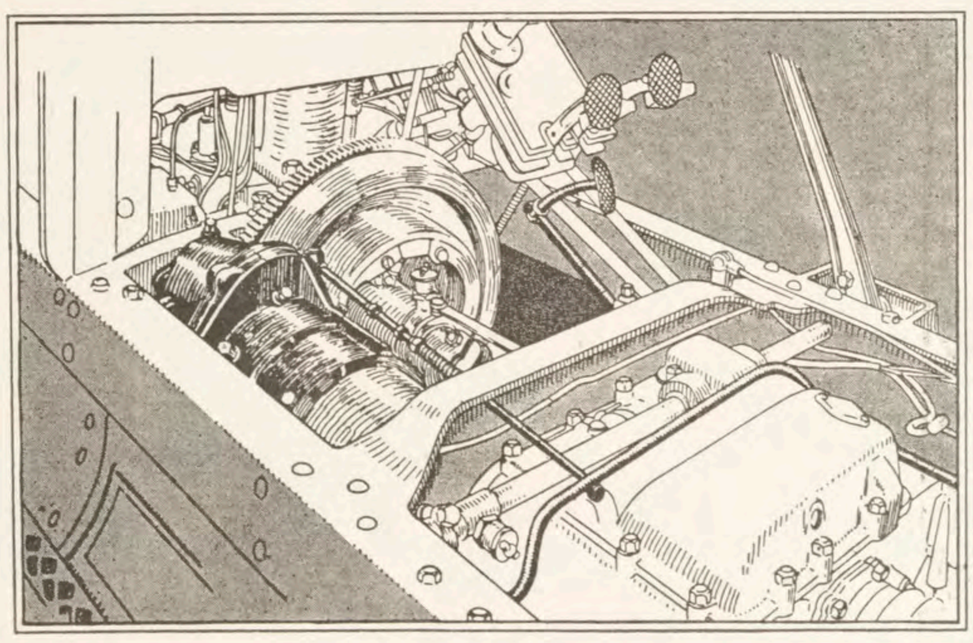
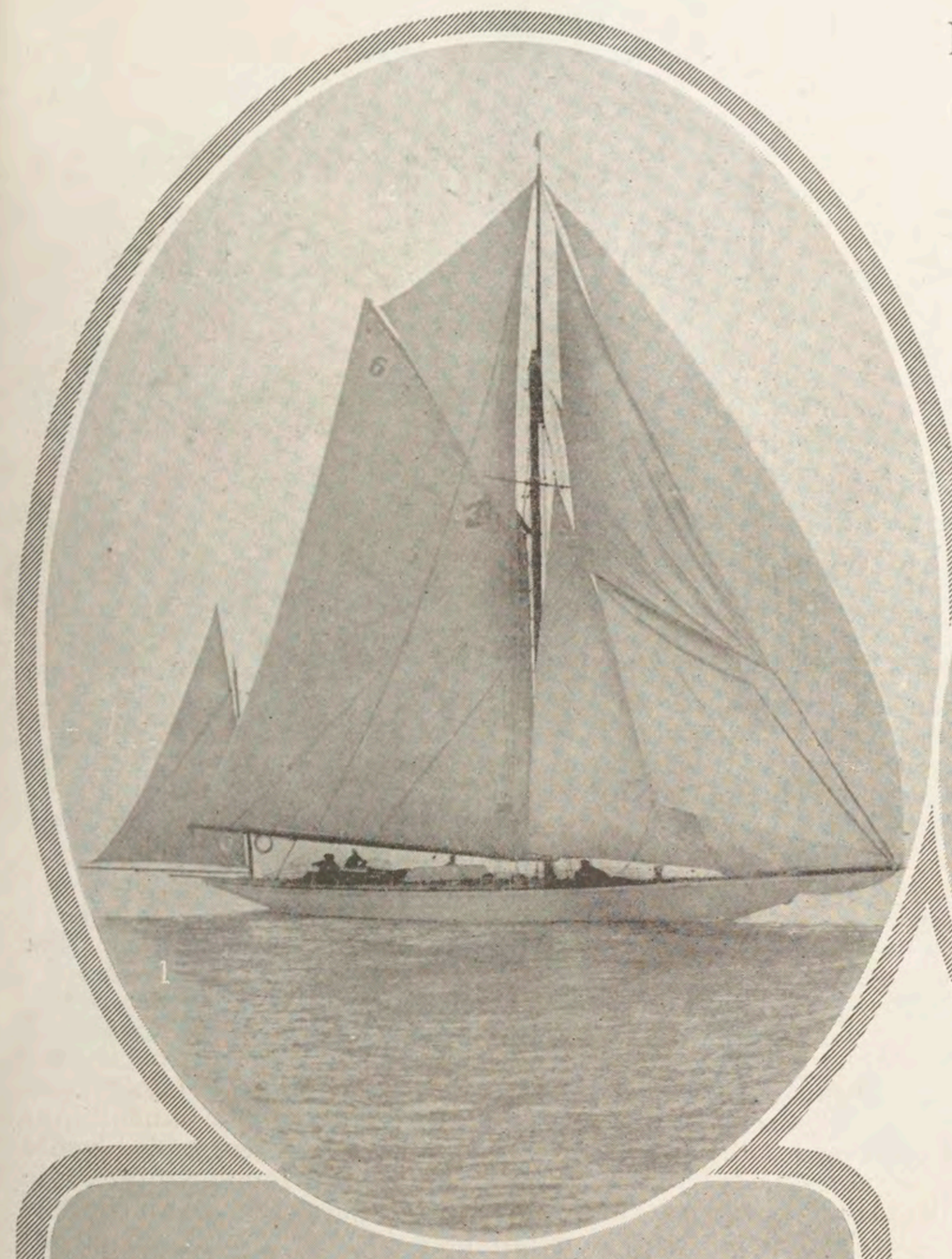


Fig. 5. — Intallation de démarrage électrique. (Gray et Davis). On voit sur cette figure la pédale commandant le démarrage et le volant à encoches entraîné par la dynamo.

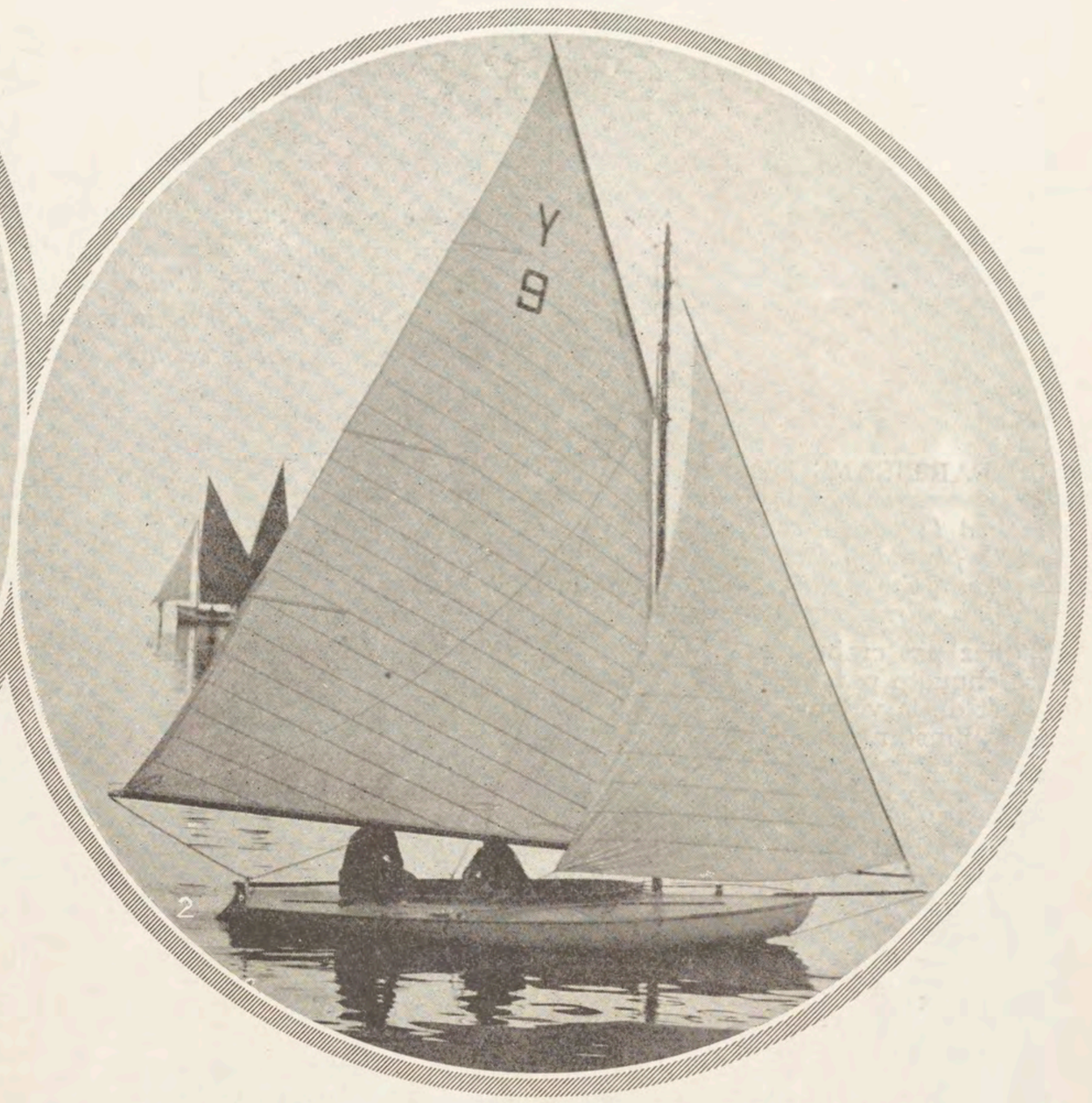
LE CONCOURS DE SCOOTERS

Pour la première fois, un concours de patinettes automobiles a été disputé à St-Cloud, le 18 avril. Une quinzaine de concurrents prirent part aux différentes épreuves comprenant des essais de vitesse sur 1 kilomètre, une course de côte et enfin un concours d'adresse. Nous donnons ci-dessus le départ des concurrents pour l'épreuve de vitesse (1) et les différents lauréats. (2-3) R. Dieudonné sur Lumen, gagnant de la course de côte devant C. Combes et Tardivelle également sur Lumen. Ces résultats font ressortir les qualités remarquables de rendement des scooters Lumen. (4) Mlle Chavenal sur Lumen. (5) Mlle Schweitzer, sur Skootamota, gagnante du concours d'adresse. (6) Antony, sur Skootamota, 1er du classement général et gagnant de la Coupe Challenge de " l'Auto ".

LES RÉGATES DE CANNES



1



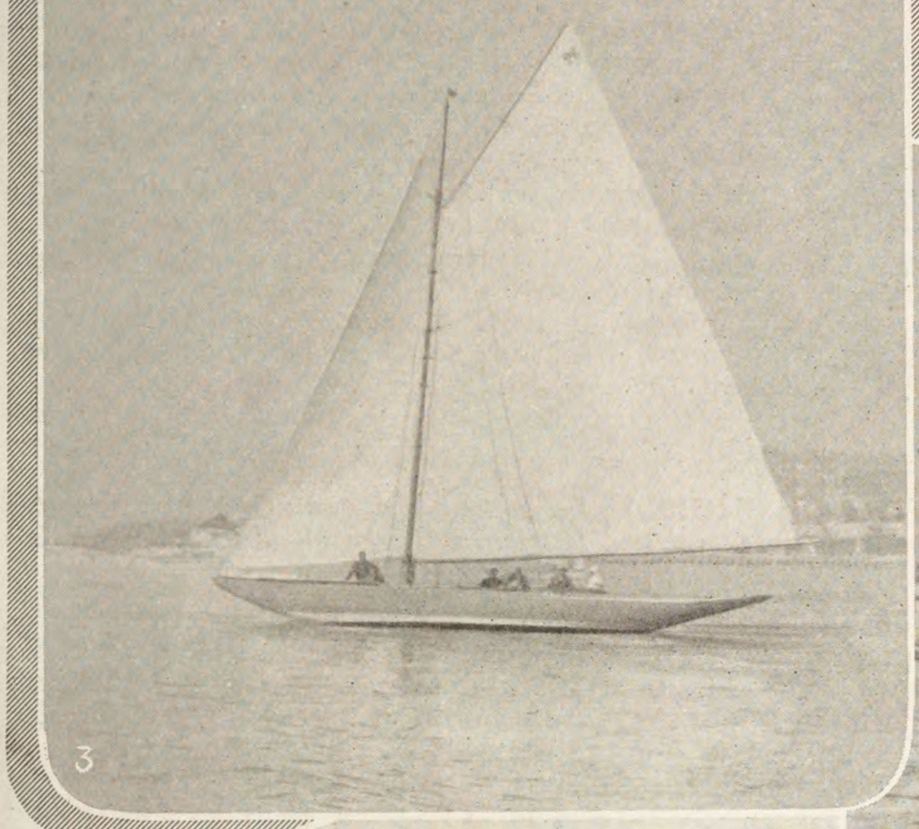
2

LE SAINT-ALBAN

1. Le yatch *Saint-Alban,* au vicomte de Virel, gagnant dc la Coupe William Poud.

FISHING CAT

2. Le *Fishing Cat,* au marquis de Pontavès, gagnant des Coupes Roxane et Aziadé.



3

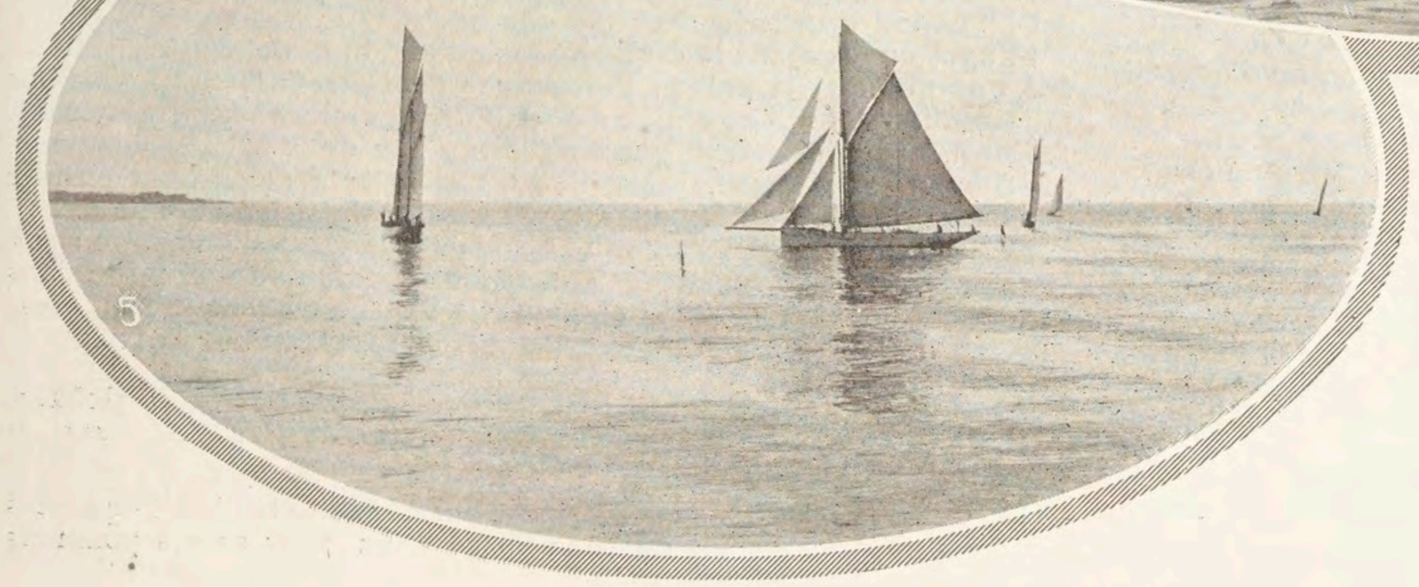
4

AZIO VII

3. Le yacth *Azio VII,* à M. A. Centurini, a remporté la victoire dans la Coupe de la Californie.

LE DÉPART DES YATCHS DE 6 MÈTRES

4. *Brigille,* à M. Baudrier(14), *Opale,* à M. G. Voisin (46), *Aline III,* à M. F. White (20), *Mon Zoziau,* à M. A. Caron (56), *Nele,* au chevalier F. Giovanelli(32) sur la ligne de départ.



5

COURSE DES YATCHS, 15 A 30 TONNEAUX

5. Pendant l'épreuve. De gauche à droite, le yatch *Saint-Alban,* classé 2e, *Danaé,* 1er, *Madde,* 2e.

LES ENQUÊTES DE LA " VIE AU GRAND AIR

Pour être parmi les "bons"

Nous avions proposé à nos lecteurs cette question " Quel est le sport le plus difficile pour se classer parmi les bons? " De nombreuses réponses nous sont parvenues, nous publions aujourd'hui les premières. Toutes présentent un très grand intérêt, mais ne se ressemblent pas. La majorité, cependant, penche vers la boxe, tout en laissant aux différents sports athlétiques, au cyclisme, et... à la volonté, une très large part.

LES PARTISANS DE LA VOLONTÉ. *M. Henri Desgrange, directeur de l'*Auto, *qui joint le geste à la parole, considère que la volonté est un sport et même le sport le plus difficile. C'est également l'avis de Charles Ledoux, le champion d'Europe des poids bantams. Quant à Géo André, notre athlète complet, il affirme que la qualité seule permet de se classer parmi les bons.*

N'allez pas croire que je veuille faire de l'ironie en répondant à votre enquête par cette affirmation que le sport le plus difficile est le sport de la volonté.

Dans l'instant, je m'explique :

Supposez un athlète doué de la Volonté avec un grand V, c'est-à-dire d'une volonté parfaite, complète : le voici *ipso facto* le sportsman complet. C'est lui qui s'entraînera le mieux, c'est lui qui s'astreindra le mieux aux règles de la discipline sportive, c'est lui qui désirera le plus complètement la victoire, c'est lui qui s'y préparera le mieux, c'est lui qui, pendant le combat, calmera et dominera le mieux ses nerfs ; donc, c'est lui qui aura le plus de sang-froid et, par conséquent, il verra mieux que les autres ce qu'il peut faire, il sera le meilleur tacticien, il sera le plus courageux.

Et moins il aura de volonté, plus il accumulera contre lui des chances de défaite ou d'impréparation ?

Mais ne me dites pas que l'exercice de la Volonté n'est pas un Sport, n'est pas le Sport. Se vaincre soi-même, vouloir, n'est-ce pas tout le secret de la Victoire.

HENRI DESGRANGE.

Qu'il s'agisse de boxe, de cyclisme, d'aviation, de bilboquet ou de patinage à roulettes, sans volonté on ne sera jamais « parmi les bons ». La volonté, l'énergie sont à la base de tout dans la vie. Comme le sport est réellement la branche de l'activité humaine où l'égalité règne d'une façon absolue, tout au moins quant aux premiers essais, c'est la volonté, uniquement elle, qui opérera la sélection et permettra au mieux doué à ce point de vue de se classer « parmi les bons » et, par la suite, « parmi les meilleurs ».

CHARLES LEDOUX.

Pour arriver à se classer parmi les champions d'un sport quel qu'il soit, il faut fournir une importante somme de travail.

Mais ne croyez pas que du seul travail naîtra le champion ; il faut en sus posséder : *la qualité.*

Une fois en possession de cette dernière, il s'agit de l'appliquer judicieusement dans le sport où elle pourra se manifester en son maximum. Puis viendra le travail qui devra être pratiqué avec amour et assiduité.

Il y a un théorème vrai pour tous les sports et que nous pouvons formuler ainsi :

Si nous prenons 100 *comme cote limite du résultat maximum pouvant être obtenu dans un sport ;*

0	travail	+ 0 qualité =	0
	travail	+ 0 qualité tend vers	70
0	travail	+ qualité tend vers	80
	travail	+ qualité tend vers	100

d'autant plus que la qualité tendra vers le maximum.

Pour le travail, nous pouvons admettre que le premier venu est apte à fournir le maximum, car ce n'est qu'une question ou d'obligation ou de volonté personnelle, mais, pour la qualité, nous sommes obligés de reconnaître notre impuissance. *Cette dernière ne s'acquiert point, elle ne peut même pas s'améliorer.*

Il est donc nécessaire de posséder la qualité maximum afin d'obtenir un résultat maximum.

A mon avis, cette dose de qualité est aussi rare à trouver en n'importe quel sport. Nous devons donc admirer au même degré un champion de boxe, de lutte, d'épée, d'athlétisme, de tennis, de tir, de football ou même de bilboquet ou de billes, car tous ces exercices demandent une même dose de qualité dont la manifestation s'opère de façons différentes dans son cadre propre.

GÉO ANDRÉ.

LES SPORTS DE VITESSE SONT LES PLUS DIFFICILES. *M. Léon Breton, président de l'U. V. F., considère que la vitesse est le criterium de la valeur, et le docteur Sandoz, sans généraliser, affirme que le sport le plus difficile est celui pour lequel on est le moins doué :*

Pour répondre strictement à votre question, restreinte à un seul sport, il faudrait rechercher dans les différents sports celui dont la technique est le plus difficile à acquérir et cela n'établirait pas une question de principe, ce qui est certainement votre but.

Aussi, pour y parvenir, j'élargis la question et vous réponds : Les sports les plus difficiles sont les sports dans lesquels la vitesse est le gros facteur, car la qualité vitesse se perfectionne, mais ne s'acquiert pas. On naît sprinter par exemple, mais on ne le devient pas.

Il est question, bien entendu, de la qualité de vitesse au superlatif, qui met hors classe et nettement dans les bons, dans les as, celui qui la possède.

Et la nature est tellement avare de cette qualité que, par génération et dans tous les sports, seules quelques rares unités se manifestent.

LÉON BRETON.

Le sport le plus difficile pour être « dans les bons » est celui *pour lequel chaque individu a le moins d'aptitudes naturelles!* Ainsi, ce lutteur massif, à la puissante musculature, qui *tombe* aisément tous ses adversaires ferait piètre figure sur une piste de course à pied à côté d'un gringalet de collégien aux jambes agiles ; un coureur qui excelle dans le cent mètres ne peut habituellement se mesurer avec un coureur de fond. N'a-t-on pas vu souvent un gymnaste costaud, un leveur de poids aux muscles saillants être à peu près incapable de placer convenablement un « direct en figure » et se faire mettre knock-out par un « poids léger » rapide sur ses jambes ? En d'autres termes il existe le plus souvent pour chaque individu un ou deux exercices qui répondent plus particulièrement à ses aptitudes naturelles et dans lesquels il fait aisément preuve de supériorité, tandis que — quoique bien doué — il n'arrive qu'à se montrer passable dans les autres. Or, l'éducation physique consistera précisément à cultiver ceux des sports par lesquels chaque individu présente *le moins* d'aptitudes naturelles.

Cette constatation n'est pas nouvelle : nous voyons en effet dans « le XXIIIe chant de l'Iliade » le boxeur *Eplios*, médiocre dans les combats, mais « supérieur à tous par le poing », soulever l'hilarité générale des Achéens quand il essaye de lancer le disque.

Je crois cependant que le sport qui demande le plus d'étude, le plus d'application pour arriver à être « bon » est l'escrime au fleuret. Par contre, le sport qui développe le mieux l'ensemble des qualités physiques, des aptitudes naturelles de la jeunesse est sans doute l'*alpinisme.*

Dr SANDOZ.

FAITES VOTRE CHOIX ! *Le docteur Bellin du Coteau hésite entre plusieurs sports où la difficulté réside dans les qualités nécessaires différentes :*

Si nous considérions le « yachting à voile » comme un sport (ne figure-t-il pas au programme des Jeux olympiques ?) ce serait le plus difficile de tous. Pour être dans les bons, il faut évidemment posséder plusieurs centaines de mille francs de rente. Condition nécessaire et suffisante pour éliminer un certain nombre de vrais sportsmen.

Où finit et commence la difficulté dans le sport ?

S'il s'agit d'adresse, je vous répondrai : *hockey.* Jeu plus scientifique que le rugby, aggravant l'association de la difficulté d'une canne et de la petitesse de la balle.

S'il s'agit de force physique, c'est à la *gymnastique* qu'iront mes préférences. La gymnastique-sport, « acrobatique », en opposition à l'éducation bien entendu.

Si nous envisageons la difficulté technique du geste, c'est au 110 *m. haies* que revient la palme. Plus encore peut-être à la *natation.* Pour faire un bon nageur de crawl, il faut plusieurs années d'entraînement.

Enfin, considérant la question du point de vue physiologique, sans aucune hésitation, je répondrai : *grimper à la corde* et ensuite 400 *mètres pédestre* qui donnent plus de 200 pulsations à la minute.

Permettez-moi, en terminant, de vous donner ces impressions au titre de secrétaire général des « Amis des Sports », qui compte dans son comité technique 200 champions de France en tous sports. C'est une référence éclectique.

Dr BELLIN DU COTEAU.

LES ADEPTES DU CYCLISME. *Bossoutrot, le héros du* Goliath, *n'est pas orfèvre! Aviateur, il donne sa voix au cyclisme :*

Je crois que le cyclisme est le sport qui nécessite le plus de qualités pour y briller : il y faut de bons muscles, un cœur et des poumons

solides, de l'adresse et un cerveau qui voit vite et clair ; savoir quand il faut donner son effort, guetter la défaillance de l'adversaire, ne pas s'écœurer de la sienne et persévérer, oser et réussir l'acrobatie d'un virage à 50 à l'heure sur route en descente, et quand tout cela est acquis, se maintenir en forme surtout à la suite de succès, ce qui est sans doute le plus difficile. BOSSOUTROT.

Les courses de bicyclettes sur route nécessitent la plus grande difficulté pour briller : par le soleil brûlant, la pluie, le froid, la neige, le vent, il faut rouler, lutter, vaincre la défaillance et persévérer sur la route sans fin. LUCIEN ROULET.

LA MAJORITÉ PENCHE POUR LA BOXE. *Le maître incontesté de la boxe française, le professeur Charlemont, accorde sa préférence à l'art qu'il pratique* :

A mon avis, parmi les sports les plus difficiles, la boxe française est de ceux qui demandent le plus de travail pour arriver à être parmi les meilleurs.

Je cite celui-là parce que je l'ai étudié à fond quoique ayant pratiqué beaucoup d'autres exercices.

La boxe française est en effet l'exercice le plus complet, le moins « spécial » des exercices, car il tend à faire participer au travail tous les muscles du corps et à développer simultanément toutes les aptitudes physiques sans qu'aucune soit particulièrement visée, au détriment des autres.

Une part égale est faite au développement de chaque muscle du corps, ainsi qu'au perfectionnement de toutes les aptitudes physiques, la force, l'agilité, l'adresse.

Il faut y faire agir aussi souvent les pieds que les bras, aussi énergiquement les parties gauches que les parties droites et, par conséquent, exercer et développer également tous les muscles et toutes les régions du corps.

Mais l'éducation physique du boxeur ne se borne pas à ce développement des forces musculaires et à ce perfectionnement des mouvements. Il acquiert, par la pratique, d'autres qualités qui sont d'ordre intermédiaire entre les aptitudes physiques et les facultés intellectuelles : par exemple, l'appréciation des distances, cette qualité qui résulte de l'éducation de l'œil et grâce à laquelle le boxeur sait choisir, pour lancer son coup, le moment même où l'adversaire se trouve à juste portée. On peut même dire, sans nulle exagération, qu'un assaut de boxe française comporte l'exercice incessant des facultés intellectuelles et non des mines élevées, car chaque coup de poing ou coup de pied doit être précédé d'un raisonnement qui en calcule l'opportunité, et d'un jugement rapide comme l'éclair qui en décide l'exécution. Il faut pénétrer l'intention de l'adversaire pour la déjouer, calculer d'après le tempérament qu'on lui reconnaît le degré d'habileté ou de finesse qu'on lui suppose, la possibilité de telle ou telle attaque, la possibilité d'y opposer telle ou telle riposte. Et notez qu'attaques, parades et ripostes peuvent se faire au moyen de quatre armes différentes : les deux pieds et les deux poings.

On le voit, il n'est aucune partie du corps, aucune aptitude physique et même aucune faculté qui ne soit bien mise en jeu, et, par conséquent, exercée chez l'homme qui se livre à un assaut de boxe française. CHARLEMONT.

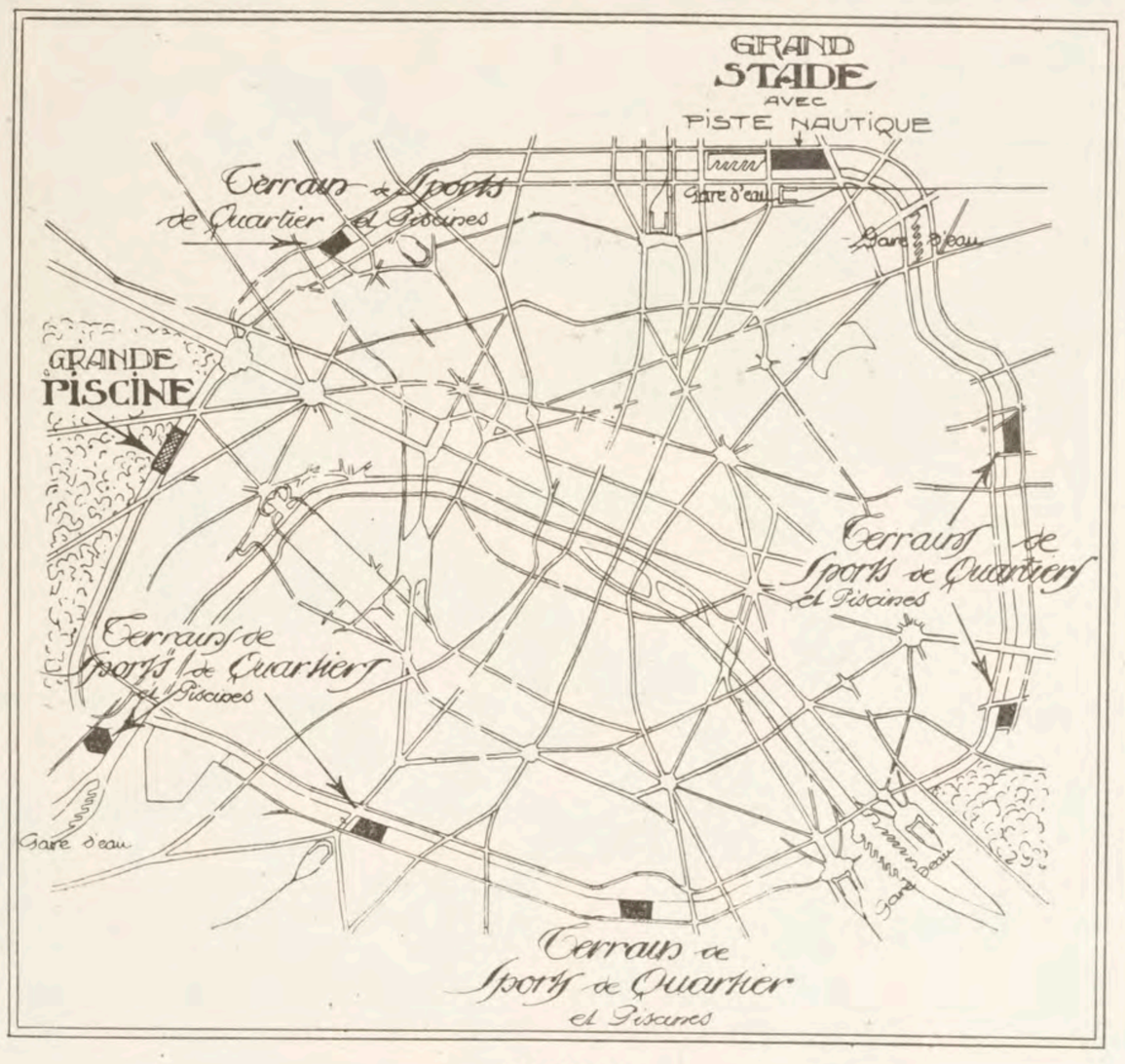
D'une façon générale, les sports de combat me paraissent — et de beaucoup — les plus difficiles, parce qu'ils existent en dehors des dons naturels portés par l'entraînement à leur maximum d'efficacité, *une adaptation nouvelle et immédiate* à chaque rencontre. Là, l'obstacle à vaincre n'est plus une *résistance connue*, fonction d'un élément matériel, de l'espace et du temps, mais une *résistance inconnue*, fonction d'une intelligence et d'une volonté humaines, aux réactions imprévisibles. Or, la difficulté sportive est en raison inverse de l'*automatisme* qui peut s'acquérir presque à coup sûr par un entraînement méthodique. Mettez donc au premier plan des sports où il est ardu d'exceller : la *boxe* et l'*escrime*. ROMAIN COOLUS.

Il me semble qu'en l'état actuel et dans nos pays, c'est la boxe qui répond le mieux à toutes les caractéristiques d'un sport où il est rare et méritoire d'être véritablement bon. C'est un jeu de force et d'adresse dont la technique est riche et subtile ; la tactique même demande des années d'application et d'expérience que seuls les champions peuvent posséder. C'est un sport qu'on ne peut pratiquer que dans une condition physique et morale parfaite. La valeur physiologique d'un sport se révèle du reste par l'état physique où il met ses pratiquants. La boxe est comme le foot-ball un sport athlétisant. Peut-on en dire autant de l'escrime ou du golf ? Les bons boxeurs sont en même temps de bons coureurs à pied, de bons sauteurs, de bons joueurs de football, de cricket, etc. Une bonne musculature est aussi nécessaire aux membres supérieurs pour parer et frapper qu'aux membres inférieurs, car le jeu de jambes est aussi important dans la boxe que le jeu des poings. Je ne dirai rien de l'état de la circulation et de la respiration chez le boxeur, puisque la boxe est un des sports les plus essoufflants qui existent et où le cœur est constamment à l'ouvrage. Si, pour donner efficacement des coups de poing et les placer où il faut et comme il faut, de la vitesse, du jugement et du coup d'œil sont nécessaires, d'autre part, il faut du courage et de l'endurance pour résister sans faiblir aux coups puissants et parfois douloureux que l'homme le plus habile ne peut toujours éviter.

L'entraînement n'est donc pas que physique, mais il touche aux meilleurs qualités mentales de l'homme, puisqu'il lui apprend le courage, le sang-froid, la patience, la persévérance dans l'effort vers la victoire. Aussi, tant de qualités sont utiles pour traverser la phase d'éducation technique, celle de la préparation préalable par culture physique comme celle de perfectionnement par la course à pied, le football, le saut à la corde, etc., tant de courage moral est nécessaire pour ne pas se laisser rebuter par les premiers coups encaissés, les premières cicatrices et les premiers knock-out, comme plus tard par la « punition » d'un combat malheureux, qu'on ne rencontre guère dans ce sport d'amateurs dont on puisse dire qu'ils soient réellement bons, et que, parmi les professionnels, si nombreux cependant, il y a beaucoup d'appelés et peu d'élus, c'est-à-dire qui satisfassent absolument aux conditions requises. Dr FRANCIS HECKEL.

Nous donnerons la fin de cette intéressante enquête dans notre prochain nº.

LES TERRAINS DE SPORT DU NOUVEAU PARIS



Ce projet qui a remporté le premier prix au concours pour l'aménagement de Paris, a été conçu par M. de Saint-Maurice. De nombreux terrains de sport, des piscines, aux abords des agglomérations les plus intenses, un autodrome à proximité des usines ont été prévus dans ce plan du Nouveau Paris.

LES GRANDES

2. — Le premier contrôle de ravitaillement de Paris-Roubaix était installé à Amiens. Les cinq minutes de neutralisation étaient mises à profit par chacun pour un ravitaillement rapide et surtout pour un nettoyage sérieux des chaînes.

1. — Paul Deman, déjà vainqueur de Bordeaux-Paris en 1914, s'est montré l'homme de la boue en gagnant le 21e Paris-Roubaix, couvrant les 263 kilomètres du parcours en 10 h. 47 m. 20 s.

PARIS-ROUBAIX

VICTOIRE DE DEMAN

L'année dernière déjà, à pareille époque, c'est-à-dire à la période pascale, on avait assisté à la reprise de la traditionnelle course de Paris à Roubaix qui, depuis quelque vingt ans, inaugure la saison routière cycliste de France. On se rappelle le duel homérique qui eut lieu entre Henri Pelissier et Philippe Thys et qui se termina par une retentissante victoire française.

Cette année, le gagnant de 1919 espérait bien confirmer sa victoire, ne fut-ce que pour écarter définitivement les excuses que l'on exposa de différentes façons pour expliquer la défaite du Belge. Toutefois, Henri Pelissier, parti grand favori, avait à vaincre en dehors de ses rivaux belges, des champions italiens qui avaient la ferme volonté de se révéler dans une course dure entre toutes. Et son rival le plus direct fut Girardengo, dont la réputation était venue jusqu'à nous à la suite de ses triomphes en Italie.

La lutte fut plus âpre que jamais, et c'est peut-être ce nouveau duel franco-italien qui a influé sur le résultat, en permettant à un troisième larron de récolter un véritable triomphe.

Le Belge Deman, dont le nom figure au palmarès de Bordeaux-Paris qu'il gagna en 1914, n'a pas pris part à cette lutte qui devait se terminer par l'abandon d'un des deux adversaires. Tous deux,

ÉPREUVES CYCLISTES

3. — Peu après Amiens, le peloton de tête abordait la côte de Doullens. Girardengo, fournissait un effort magnifique. Un duel splendide s'engageait entre lui et notre crack Henri Pelissier, ce dernier après une vive résistance lachait pied laissant Girardengo finir tout seul. Hélas, quelques kilomètres plus loin, le champion italien avait un accident de machine et était forcé d'abandonner.

4. — Van Hevel, Azini et Vanlerberghe se présentèrent les premiers au contrôle d'Amiens. Ils étaient suivis de près par seize autres concurrents.

négligeant les précautions les plus élémentaires des courses sur route, sont partis comme s'il faisait beau et ont éprouvé des désagréments avec leur machine. Préoccupé, avant tout, par leur rivalité personnelle, ils n'ont pas songé à autre chose qu'à lutter. Le dernier combat se livrait dans la côte de Doullens où Girardengo démontra sa qualité de grimpeur. Mais peu après, il devait abandonner, sa machine s'étant cassée. Déjà on envisageait alors la victoire certaine de Pelissier... la glorieuse incertitude du sport devait à nouveau jouer son rôle...

C'est Deman, après avoir sagement mené sa course et produisant son effort au moment psychologique, qui passa le premier au poteau d'arrivée à Roubaix. Deman avait vengé Thys, et les Belges comptaient une victoire de plus, rappelant celle de Van Houwaert sur le même parcours. Henri Pelissier ne se classa que 6e.

Il convient de décerner également des éloges à Christophe dont la fin de course fut magnifique, ce qui lui permit de prendre la seconde place.

Les résultats sont :

1.	Deman	en 10 h. 47 m. 20 sec.
2.	Christophe	10 h. 48 m. 3 sec.
3.	Lucien Buysse	10 h. 48 m. 3 1/5
4.	Barthélemy	10 h. 48 m. 20 sec.
5.	Van Hevel	10 h. 53 m. 13 sec.
6.	Henri Pelissier	10 h. 55 m. 6 sec.
7.	Gerbault	10 h. 55 m. 6 2/5
8.	Azini	11 h. 3 m. 9 sec.
9.	Goethals	11 h. 4 m. 9 sec.
10.	Marcel Buysse	11 h. 15 m. 12 sec.
11.	Hanlet	11 h. 27 m.
12.	Masselis	11 h. 27 m. 1 sec.
13.	Suter	11 h. 29 m.

etc., etc.

Il y avait eu 93 partants. Une vingtaine sont arrivés à destination.

J.-C. SELS.

2

3

4

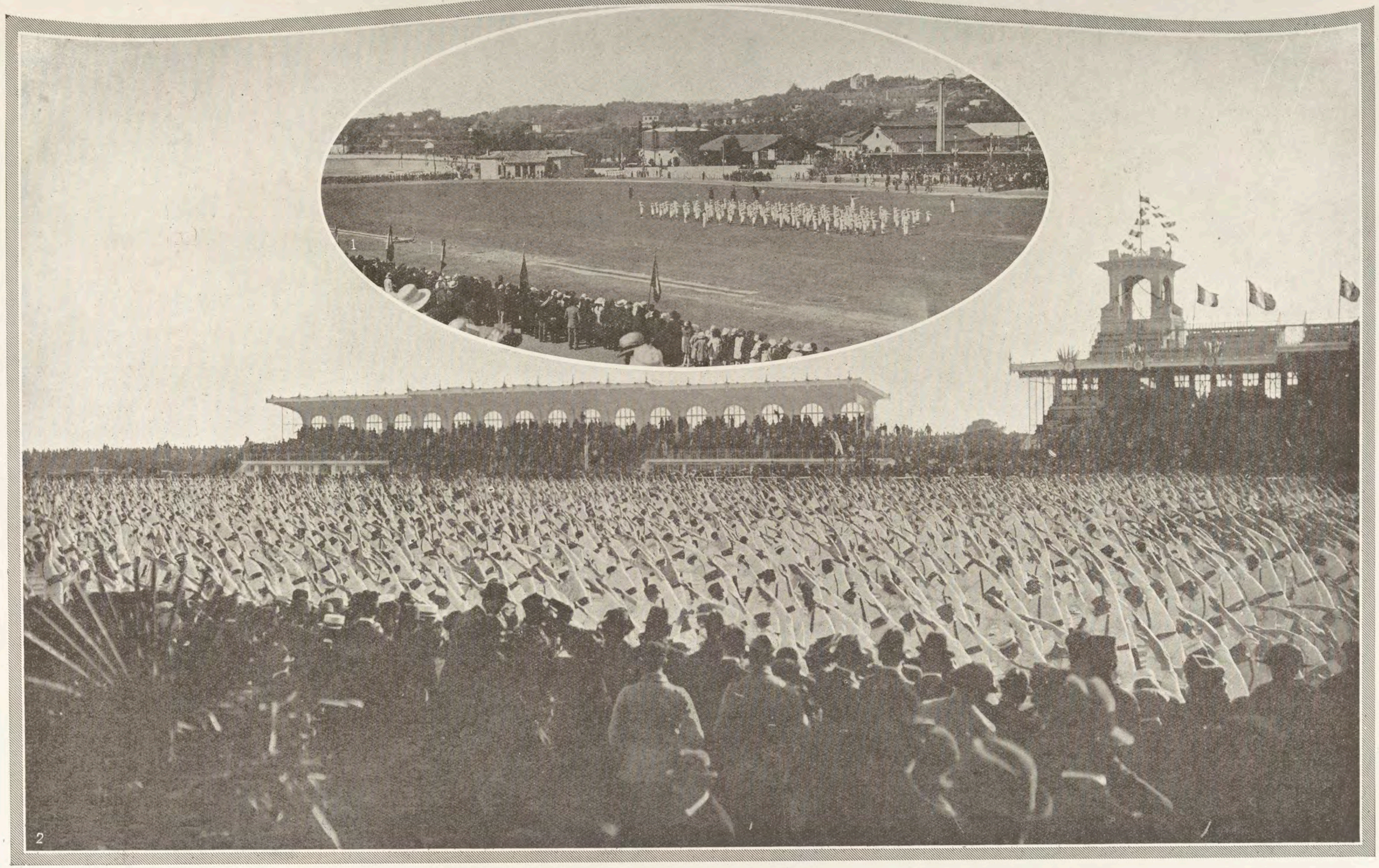
CROSS COUNTRY

LE CROSS DES ANCÊTRES

Le 8e Cross des Ancêtres, couru le 11 avril, a connu le même succès que ses devanciers. Réservée aux "vieux" de plus de 45 ans, la course fut gagnée par Steenbrugge devant notre excellent confrère, Henri Desgrange, directeur de "l'Auto" qui suivait à 20 secondes. En haut, l'arrivée d'Henri Desgrange.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE PROFESSIONNEL

Vermeulen, dans une forme exceptionnelle, a gagné le championnat de France professionnel de cross country, couru le 11 avril à St-Cloud. Vermeulen couvrait les 16 km. 500 du parcours en 1 h. 3 m. 24 s. Waltispurger était 2e à 2 minutes. En bas, le départ du championnat.



LA 42e FÊTE FÉDÉRALE DE GYMNASTIQUE

Dans le vaste cadre de l'hippodrome de Nice s'est tenu le 5 avril, la 42e fête fédérale de gymnastique. Cette manifestation grandiose, présidée par M. Paul Deschanel, a obtenu un très grand succès. Des mouvements d'ensemble très réussis furent exécutés par toutes les délégations de toutes les sociétés de France qui étaient représentées. Le lendemain, le Président de la République inaugurait le stade d'Antibes (en médaillon) Centre Régional d'Education physique.

NICOLAS SE DÉGAGE

1. L'avant-centre français Nicolas, en pleine action ; il vient de se dégager d'un groupe pour filer ensuite vers la droite.

LA PERCÉE DES ANGLAIS

2. Les anglais viennent de marquer le 5e but, après avoir profité d'un manque d'entente de la ligne Gamblin - Vanco.

TROP TARD !

3. Cottenet a plongé ; mais la balle est depuis longtemps dans le fond du filet.

LE TROISIÈME BUT

4. L'ailier droit anglais Nicholas, à passé en vitesse demi et arrière gauches français, et il a marqué de près un 3e but imparable.

LA SUPRÉMATIE DU FOOTBALL ANGLAIS

L'ANGLETERRE BAT LA FRANCE

SURVENANT huit jours après la victoire de la France sur la Belgique, qui elle-même avait battu l'Angleterre, la pénible défaite, — 5 buts à 0 — infligée à notre équipe nationale de football-association, par celle d'outre-Manche, a grandement surpris et aussi désillusionné les sportifs de notre pays. On a qualifié cette défaite de « correction » ; les Anglais ont même parlé à ce sujet de leçon donnée à des apprentis » : cette expression dédaigneuse ne saurait cependant faire oublier le jeu, plein d'allant et d'imprévu, fourni par nos joueurs pendant la première mi-temps et vingt minutes de la seconde reprise. Le Comité de sélection anglais s'était déplacé au grand complet, et il avait eu soin de mettre sur pied la meilleure équipe possible. De telles attentions prouvent qu'ils ont vu en nous des adversaires sinon redoutables, du moins estimables.

Cette partie internationale a permis de constater, comme au cours de la rencontre France-Belgique, qu'il y a aujourd'hui un *football français*, pourvu de caractéristiques qu'il est possible de définir. Nos équipiers ont un jeu vite, tant pour les passes que pour les courses ; ils font preuve d'initiative prompte ; ils ont le sens de l'imprévu :

MERCERY EN ACTION

Mercery a réussi a dribbler le remarquable arrière Knight, qui commande l'équipe professionnelle de Portsmouth ; il va shooter et la balle passera juste au-dessus de la barre transversale.

chaque fois qu'ils ont utilisé cette méthode de football tout en vitesse, en déboulés, en échappées, ils ont étonné et tenu en échec les Anglais habitués à un jeu d'apparence flegmatique et pondérée, impersonnel, mais calculé, et pour ainsi parler, partisan de la loi du moindre effort. Pour qu'une telle conception de jeu soit applicable, il faut que la maîtrise de chaque équipier sur la balle soit absolue, et que chacun des onze hommes soit footballeur né ; capable de tenir convenablement sa place et de se démarquer les yeux fermés. Il n'en est pas de même chez nous, qui venons de découvrir le football, et qui essayons de mettre à profit, pour bien pratiquer ce sport et pouvoir à la longue être honorablement comparés à nos voisins d'outre-Manche, notre tempérament vif, ardent, plein de ressources. Les Anglais savent jouer au football naturellement, automatiquement, comme ils savent marcher : c'est cette facilité et cette élégance de maniement de la balle qui leur a permis, à Rouen, de remporter un triomphe si complet sur une équipe qui manqua de persévérance.

Malgré une pluie abondante tombée avant le match, le terrain du Football-Club de Rouen était en excellent état au coup de sifflet de mise en jeu, donné par l'arbitre belge, M. Barette. Près de 15.000 spectateurs étaient massés dans les tribunes et autour des balustrades ; une musique militaire fit entendre des airs de marches et de défilés ; et M. Thoumyre, sous-secrétaire d'Etat au Ravitaillement, présidait, entouré des plus hautes personnalités civiles et militaires de la ville. Le jeu fut égal au début, le ballon allant et venant d'un camp à l'autre sans que les gardiens de but eussent à intervenir. Cependant, avant la mi-temps, l'Angleterre marqua, à la suite d'un corner. Elle marqua une seconde fois, peu après la reprise. Les Français se reprirent alors, et ils assaillirent en vain, pendant vingt minutes, le camp anglais, superbement défendu par l'arrière Knight et le gardien de but Coleman. Puis ce fut le découragement, la détente, les Anglais prirent la direction du jeu à tel point qu'on ne voyait plus qu'eux sur le terrain. Seul l'arrière français, Gamblin se signala par des arrêts et des dégagements remarquables. L'équipe française était ainsi formée :

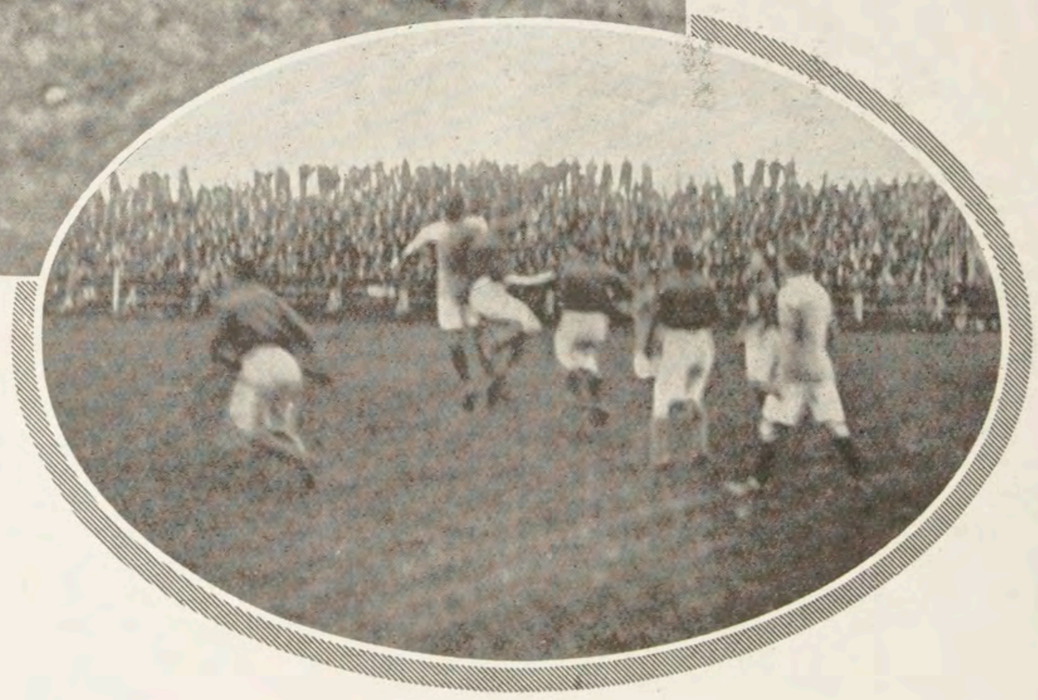
But : Cottenet ; arrières : Vanco, Gamblin ; demis : Battemale, Hugues, Bonnardel ; avants : Dewaquez, Mercery, Nicolas, Devic, Dubly.

GABRIEL HANOT.

LE MATCH ARMÉE FRANÇAISE–ARMÉE ANGLAISE ASSOCIATION

Le 26 avril, au stade de Colombes devant 6.000 spectateurs, l'équipe de l'Armée anglaise a pris le meilleur sur nos représentants. Pendant la première partie du match le jeu était égal, et aucune équipe ne parvenait à marquer. Dans la seconde mi-temps, les anglais prenaient un léger avantage, et après 25 minutes ils rentraient le seul but de la partie.

Le jeu à la tête pratiqué à de nombreux moments fut très apprécié du public. Huot, Bonnardel, Nicolas et Mistral se firent applaudir, Huot surtout dont les dégagements puissants firent sensation.



FOOTBALL-RUGBY

1. Pour la seconde fois, l'équipe de Paris a battu l'équipe de Londres, le 11 avril. Battus en 1912 et en 1913, nous triomphions en 1914.

2. Un joueur français est plaqué près de la ligne de but anglaise, mais la force acquise lui a permis de franchir avec le ballon la ligne du but. C'est un essai pour nous.

3. Un avant anglais se saisit de la balle au milieu d'un groupe de joueurs français, Malgré le mauvais temps, anglais et français surtout furent très adroits.

4 et 5. Deux beaux plaquages aux jambes. La partie fut très intéressante. Les divisions d'attaque étant la force des deux équipes, le public, un peu moins nombreux que de coutume, assista a des attaques à la main de toute beauté et à des arrêts sensationnels. A la mi-temps, les Parisiens marquaient 13 points contre 5.

PARIS BAT LONDRES PAR 21 à 10

1

2

4

L'équip de...

Arrière : am... Oloron). *Tia...* réguy (R.C.)... C. F.), Bdes... Got (U. S. Per... *Demis :* Bi... nais), Strux... sain). *Ava...* S. Béziers), ... ceste Tarbs)... S. Béziers), ... G.), Puech (S.... Gayraud (S.... Lubin (S. ... raben (U. S.

LE TRÈFLE D'IRLANDE NOUS PORTE BONHEUR

CINQ ESSAIS CONTRE UN

La France a remporté sa première victoire à l'étranger sur une équipe nationale britannique. Le samedi 3 avril 1920, notre équipe nationale a battu l'équipe nationale irlandaise, à Dublin par 15 points à 7.

C'est sur ce même terrain du Landsdowne Football Club qu'avait eu lieu en 1909 le premier match France-Irlande. Les insulaires avaient gagné par 19 points à 8. En 1918, au Parc des Princes, nous avons cru tenir la victoire, mais non, 8 à 3. L'année suivante nous partions à Cork, pleins d'espoir. Cork est une ville aimable du sud de l'Irlande, une ville de liberté où la France est aimée. Toute la population attendait notre arrivée à la gare. On nous hisse dans notre voiture. Les gens détellent nos chevaux et dans la masse de nos amis, traînée par quelques-uns d'entre eux, l'équipe nationale de France traverse la ville sous une double haie de drapeaux verts et tricolores, parmi les clameurs de bienvenue. Le lendemain, après une première mi-temps superbe que nous terminions avec 5 points d'avance, nous étions battus par les avants verts et par Lloyd dans la seconde partie du jeu : 25 à 5. Le même Lloyd nous battait encore l'année suivante au Parc des Princes ; nous menions par 6 points à 3 et certes, nous avions eu l'avantage jusque là ; mais

FOOTBALL-RUGBY

nce.

F. C.
: Jaur-
os (R.
. F.),
an).
Bayon-
Toulou-
eux (A.
Stado-
io (A.
A. S.),
usain),
usain),
n), Bi-

Lloyd fut splendide et enflamma ses camarades — encore une défaite 11 à 6. A Cork, en 1913, un désastre 24 à 0.

Le dernier match joué en 1914 se termine par une victoire de justesse de nos hôtes ; la réussite d'un but irlandais donna 8 points à 6. Et cette année après une saison magnifique, notre équipe nationale bat à Dublin, de façon incontestable, nos amis les diables verts, commandés par Lloyd, revenu parmi eux pour ce match. Ce résultat est splendide, il faut le dire, il est le couronnement des efforts de tous ; il prouve que la France sait maintenant jouer au Rugby, et que plus jamais elle ne doit subir de lourdes défaites. *Travaillons la mêlée*, jouons le jeu audacieux qui est venu de notre Midi et de beaux jours seront pour le Rugby français : mais *travaillons notre mêlée*.

Le premier essai français fut l'œuvre de Gayraud. Le ballon fait le trajet Struxiano, Billac, Crabos, Bordes, Jaurréguy. Retour au centre à Billac, coup de pied à suivre, essai.

Le deuxième essai prit naissance dans une offensive à la main de nos avants. Le ballon repris en touche par Moureu va à Puech, puis à Sébédio. Celui-ci trouve un trou, fait une passe longue à Billac qui sert Crabos et Bordes. Got reçoit le ballon et marque un coin du terrain.

Le troisième essai fut marqué par Jaurréguy qui reçut le ballon de Bordes après attaque de Struxiano du côté inverse au côté prévu. Crabos avait servi d'intermédiaire entre Struxiano et Bordes.

Le quatrième essai est classique : Struxiano, Billac, Crabos, Bordes, Jaurréguy.

Le cinquième essai est dû à un exploit personnel de Got. L'ailier servi par Crabos, donne un coup de pied à suivre, rattrape son ballon dans les bras même de l'arrière irlandais, et marque l'essai entre les poteaux.

L'Irlande avait marqué un drop goal (Lloyd) et un essai d'avants.

JACQUES DEDET.

AVANTS DE TARBES

Le Stadoceste Tarbais, grâce à ses avants, put donner de temps en temps du jeu à ses lignes arrières ; mais en réalité les nouveaux champions de France se risquèrent peu à ouvrir le jeu.

PATIENCE ET LONGUEUR DE TEMPS :

La finale du Championnat de France de Rugby

Par Jacques Dedet.

Au mois d'avril 1914, à Toulouse, le Stadoceste Tarbais, vainqueur de la poule qu'il avait eu à disputer, luttait contre l'Association Sportive Perpignannaise qui avait triomphé dans la sienne. Pendant les trois quarts du match, les Tarbais tenaient l'espoir de la victoire ; un essai et un drop-goal leur donnaient 7 points d'avance. La fin du match leur fut défavorable, un de leurs avants, Faure, fut expulsé du terrain par l'arbitre, les Catalans prirent l'avantage en mêlée et risquèrent des offensives répétées, conduites par toute l'équipe avec un entrain endiablé. Pour un point, Tarbes vit le championnat de France lui échapper.

Dès que la démobilisation remit en honneur le Rugby, chaque ville s'efforça à créer un 15 redoutable. En avril 1919, les deux meilleures des équipes remises sur pied disputaient à Bordeaux la finale de la Coupe de l'Espérance. Par un point, cette fois, Tarbes qui avait à lutter contre l'Aviron Bayonnais sortit vainqueur de la lutte ; un drop-goal lui donnait le triomphe.

Avec la gloire, la zizanie entra aux cœurs des blancs Tarbais, et ce début de saison vit des querelles intestines au pays bigourdan. Mais bientôt la volonté de vivre revint plus forte que la mesquine jalousie, donner aux dirigeants et aux joueurs de sages conseils. On se mit à l'œuvre et la ville de Tarbes vit son espoir planté sur les solides épaules de ses fils montagnards. Le travail lent et patient de tous les jours, le vouloir obstiné conduisit le Stadoceste Tarbais plus vivant que jamais à la poule finale du championnat de France. La lutte âpre de cette poule fit de l'équipe tarbaise, vainqueur du Stadoceste Bordelais et de l'Association Sportive Perpignannaise, un des finalistes du championnat. L'autre était le Racing Club de France, vainqueur de Bayonne, de Dax et de Toulouse.

Malgré la valeur très vantée et les progrès constants affirmés par des témoins de poids, de l'équipe des Bigorrois, malgré cet éloge renouvelé et accru à chaque match que nous lisions de la ligne d'avants tarbaise, nous étions nombreux à croire à la victoire du Racing. La valeur des deux centres nationaux et les qualités athlétiques des deux ailiers semblaient devoir donner la victoire aux « Bleu et Blanc » ; car la ligne d'avants parisienne sans être de grande classe ne paraissait pas à dédaigner.

Le pack tarbais a enfoncé nos prévisions. Du début à la fin du match, huit avants soudés entre eux, rivés au ballon, désireux de vaincre, ardents, solides, batailleurs, ont mené le match. Malgré la chance échue à l'équipe venue de Paris, qui lui donnait 3 points d'avance, dès les premieres minutes du match, grâce à un effort personnel de Thierry, analogue à celui qui valut à son club de battre Bayonne, les Tarbais ne se découragèrent pas. Et leurs avants, comme des rocs poussés par l'avalanche, allèrent de toute leur puissance à la conquête des buts ennemis. Comme ces béliers du moyen âge, qui, maniés par des bras rudes, désagrégeaient les murailles, ébranlaient les forteresses, ainsi les Tarbais désorganisèrent assez la défense adverse pour, par deux fois par une fissure du mur ennemi, pénétrer dans les buts adverses. Les Cayrefourcq donnèrent avant la fin de la première mi-temps 3 points à leur équipe, et le coup de sifflet annonçant le repos trouva les deux quinze à égalité.

A la reprise, les divisions d'attaque du R. C. F., lancés à toute vitesse, faillirent percer le roc tarbais ; mais l'effort resta vain. Les

AVANTS DU RACING

Les avants du Racing-club de France, firent preuve d'activité et d'allant dans le jeu ouvert, mais la mêlée des "Bleu et Blanc" mal équilibrée, sans doute, ne tint par devant le pack Tarbais.

avants tarbais reprirent vite la direction du match ; petit à petit, ils s'enfoncent dans les rangs parisiens et l'un des leurs bientôt porte le jeu à 2 mètres de la ligne de but du Racing. Se souvenant alors des leçons reçues, ces gens du Midi, ces hommes auxquels nous attribuons volontiers une supériorité si marquée au handball que nous ne pensons plus qu'ils savent aussi le football, ces avants, pour continuer une tradition autrefois si chère aux habitants du Bouscat, tournèrent la mêlée faite sur la ligne de but adverse. Dans un élan collectif, le pack cohérent dans la victoire, s'effondra sur le ballon en territoire ennemi. Deuxième essai, le but est fait. Le Racing ne peut se reprendre. Tarbes maintient son jeu d'équipe, massif, la fin est sifflée. Le Stadoceste Tarbais est champion de France.

Chacun applaudira à cette victoire. C'est un symbole. Le triomphe de la meilleure équipe disent tous ceux qui ont vu le match ; la victoire de l'impersonnalité dans le jeu ; la force acquise par l'union et la volonté de vaincre. Citer un seul homme serait lui faire une peine inutile, citer le club triomphateur et crier la beauté de sa victoire, voilà ce qu'après bien d'autres nous faisons avec joie. Il est un nom que je dirai et ce n'est pas celui d'un équipier : Soulé.

CONSIDÉRATIONS. Le Championnat de France est ainsi revenu à l'équipe qui, dans le mois où se sont joués les matches décisifs, a montré la meilleure forme. On ne peut contester la valeur actuelle du Stadoceste Tarbais, mais on peut regretter que d'autres équipes, dont la saison fut autrement brillante que celle des Tarbais, n'aient d'autre récompense que la satisfaction des résultats obtenus. On ne reviendra jamais assez sur cette erreur qui donne le titre de Champion de France non à l'équipe dont la saison a été la plus belle dans son ensemble, mais à celle qui a trouvé sa forme la meilleure au moment décisif. Il est vrai qu'il en est ainsi du résultat de toutes les batailles, il est beaucoup plus facile de désigner un vainqueur par knock-out qu'un vainqueur aux points. Tarbes a réussi le coup dur.

Dans une lettre qui nous vient d'Ecosse, nous puisons une leçon à peu près semblable à celle du Championnat de France. La compétition écossaise a été l'objet de la victoire d'un club vieux de trente ans, les Heriotonians. L'équipe de ce club, à l'unanimité des critiques, n'était pas de grande classe, mais elle possédait une ligne d'avants excessivement rapide et active ; elle compensa sa légèreté en mêlée par un entrain ordonné et effectif dans le jeu ouvert. On peut faire cette remarque curieuse : aucun équipier de l'équipe champion d'Ecosse ne faisait partie de l'équipe représentative. Voilà, ce me semble, une démonstration nette de la valeur de l' « équipe » et de l'utilité moindre des individualités en championnat.

Ne nous leurrons pas cependant ; le Stadoceste Tarbais possède une belle ligne d'avants, mais il y a tout de même 7 joueurs derrière elle qui ne sont pas dénués de valeur. La défense des lignes arrière fut au-dessus de tout éloge et le fait d'avoir vu leur ligne de but infranchie par le trio Bousquet-Crabos-Bordes, et respectée par Jaurriguy et André, vaut bien que l'on attribue dans la victoire quelque part aux lignes arrières tarbaises. Leur activité défensive fut d'autant plus méritoire que l'attaque des « Parisiens » fut bonne, Bousquet profitant avec un rare bonheur des quelques occasions qui lui étaient offertes d'attaquer avec ses trois quarts. Dans l'offensive, les lignes arrières de Tarbes firent besogne utile, l'essai de la première mi-temps, pour avoir été le fruit d'une « combine », n'est pas à dédaigner comme facture.

La moralité de cette histoire est simple. Tarbes a une très belle équipe ; le Championnat de France est mal conçu.

Je reste partisan toujours de sa suppression et je souhaite voir disparaître non les clubs, mais les compétitions « officielles » entre Clubs. Equipes de Comité, équipes de sélection ; voilà l'avenir.

Les clubs joueraient entre eux de simples matches amicaux, et le choix des équipes de comité, faciliterait la sélection pour l'équipe de France, et favoriserait l'amalgame de nos méthodes de jeu et de nos joueurs de valeur. Supprimons ce qui fait que les « clubs » deviennent des affaires commerciales : l'attrait du Championnat de France. Le club a créé le Rugby, il a rempli son rôle. JACQUES DEDET.

Mich-Cinéma

Avril 1920

AU CONCOURS HIPPIQUE DE LA RIVIERA

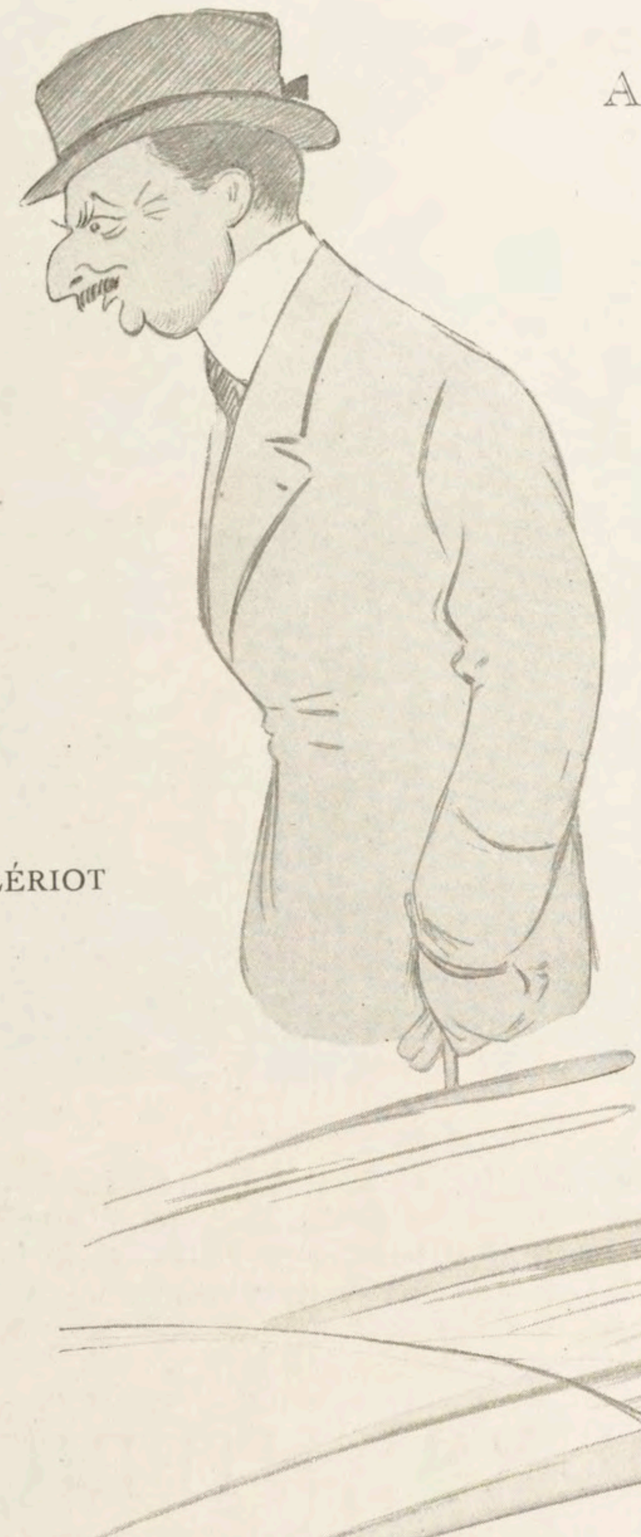
M. DE ROVIRA

M. CAZE DE CAUMONT

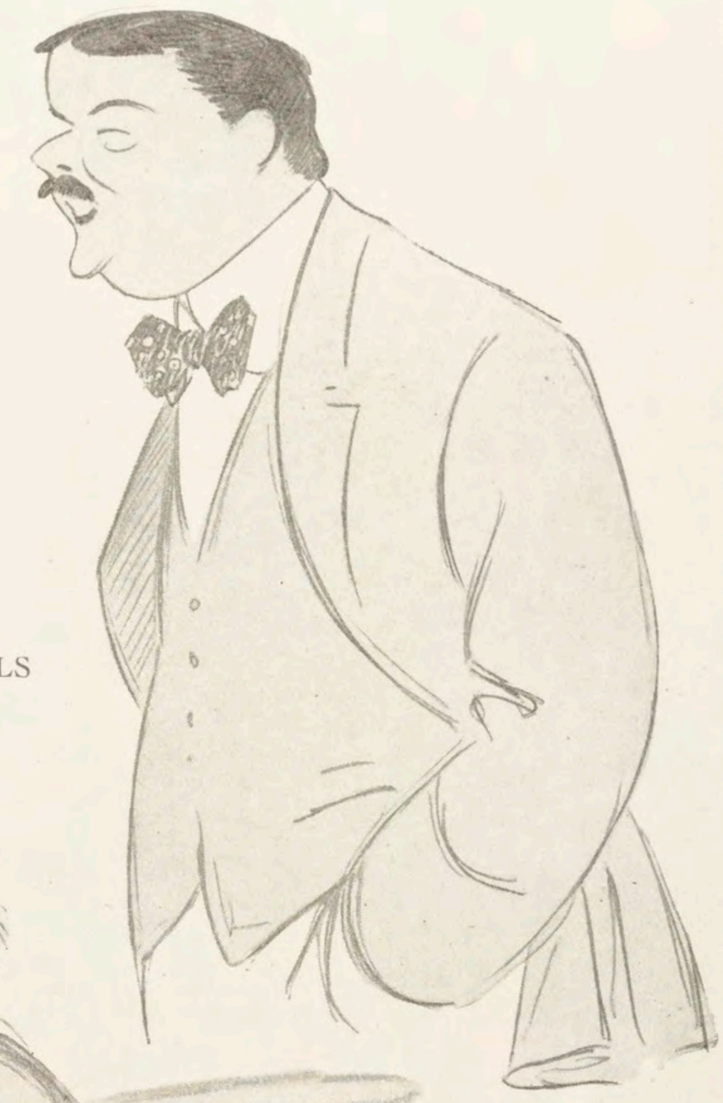
M. DE SANTA VITORIA

CAPITAINE DE LAISSADIERE

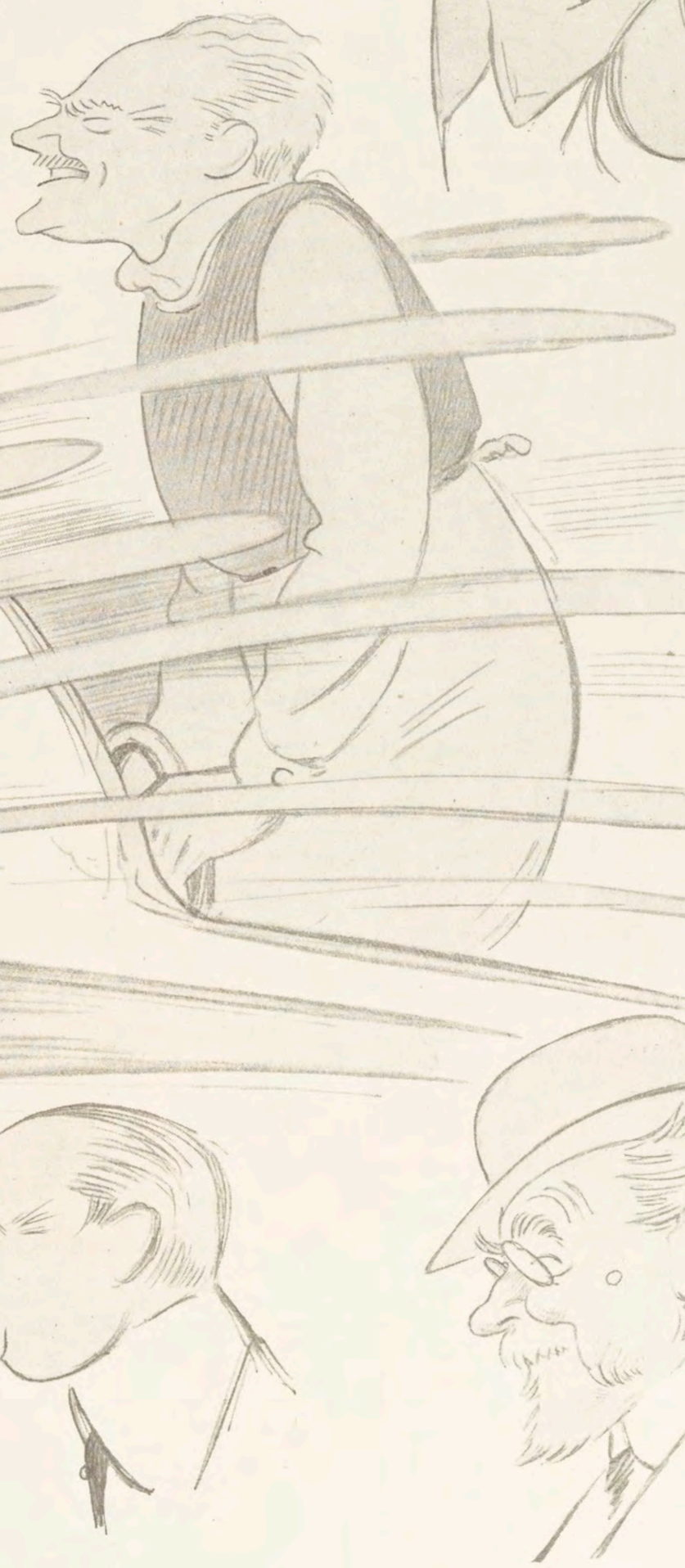
AU MEETING DE MONACO



BLÉRIOT



DESPUJOLS



DE SORIANO

LEBLANC

SCHNEIDER

EIFFEL

PRIX INTERNATIONAUX (HUNTERS)

La présentation des "hunters", 1re et 2e sections, eut lieu au Concours Hippique de Paris, le 5 avril. De nombreuses récompenses furent décernées. De gauche à droite, Sammy, au comte Robert de Toulouse Lautrec (propriétaire), primé; Beaugars, Olga, à Mme Bonnefont (propriétaire), primés; Porto, au marquis et comte Pierre de Croix (comte Pierre de Croix), primé; Kan, à Mme Houlé (propriétaire), primé; Insolent, à Mme Lillaz (M. Saint-Martin), primé; Snow Ball, à la baronne de La Tournelle (M. Lecierge), primé.

LA REPRISE DU CONCOURS HIPPIQUE

Par E.-G. Sée [1].

La reprise du Concours central hippique de Paris, interrompu pendant les cinq années de guerre, constitue un événement sportif important. Disons tout de suite que le baron du Teil, président de la Société hippique française, s'est montré fort satisfait des résultats obtenus et que le légitime succès remporté par le concours de 1920 constitue la meilleure garantie pour l'avenir de notre élevage.

Les craintes étaient légitimes pourtant, de ceux qui se demandaient avec anxiété si, après les hécatombes terribles faites dans notre population chevaline, après la disparition d'un si grand nombre de nos cavaliers, il serait possible de réorganiser en aussi peu de temps le Concours de Paris auquel prennent part, on le sait, tous les gros centres d'élevage. Non moins légitimes, en apparence du moins, étaient les appréhensions de ceux qui prophétisaient la fin du cheval de selle parce que celui-ci n'avait pas rempli à la guerre le rôle que l'on en attendait. Aujourd'hui encore, nombreux sont ceux qui s'imaginent que le cheval ne jouera aucun rôle dans les luttes futures et pensent avec Clément Ader, ce précurseur qui dès 1890 entrevit toute la guerre aérienne, que l'armement général du monde sera aérien, et maître du monde celui qui sera maître des airs.

Quoi qu'il en soit, au point de vue présentation comme au point de vue sport, les réunions du concours de 1920 rappelaient singulièrement celles d'avant-guerre.

Les épreuves d'obstacles, les présentations d'équipage ont continué d'attirer le public comme par le passé. Ce n'est pas toujours le côté sport qui l'intéresse, car souvent il tourne le dos à la piste, mais il est venu, c'est là l'essentiel, puisqu'il contribue ainsi, sans s'en douter, et comme M. Jourdain faisait de la prose, à encourager notre élevage, les entrées contribuant à alimenter la caisse des primes et prix.

Il faut reconnaître que les amateurs les plus fervents du cheval eux-mêmes trouvent assez fastidieux ce défilé interminable de plus de cent chevaux parfois, franchissant sans une grosse faute les mêmes obstacles. Ne nous plaignons pas cependant de la monotonie de ces épreuves, puisqu'elle est due à la perfection même de la préparation des chevaux, à la science et l'entraînement des cavaliers. Seuls, les badauds peuvent regretter le temps du Palais de l'Industrie où la diversité et la fantaisie des parcours apportaient un imprévu joyeux et où l'on voyait un cheval insuffisamment monté et préparé s'arrêter pile devant l'obstacle pendant que le cavalier et son chapeau prenaient de l'autre côté un bain de rivière.

Aux grandes épreuves, prix La Haye-Jousselin, du Conseil général, Mornay, Coupe, prix Juigné, Epreuves internationales, etc., nous avons retrouvé les mêmes vedettes : Horment, de Toulouse Lautrec, d'Anzac de Lamartinie, Bourbon, Clouet des Pesruches, de Laissardière, etc.

Les officiers sont venus très nombreux, plus nombreux qu'on ne pouvait l'espérer, puisque la fin d'une épreuve militaire a dû être remise au lendemain, si grand était le chiffre des engagements. L'épreuve militaire réservée aux chevaux qualifiés pour les cross réunissait 47 concurrents : le capitaine de Laissardière fut premier ex-æquo avec le lieutenant Collin, instructeur à Saint-Cyr.

De l'avis même du baron du Teil, les épreuves internationales ont été très brillantes. Les engagements ont été plus nombreux qu'avant la guerre : 65 inscrits pour les hacks ; 73 pour les hunters.

Comme hack, le cheval près du sang est toujours en faveur. Remarqué surtout Ladys Heart, Bécart à M. Lederlin, Olympe à M. Touchard, Sarapoul au comte de Toulouse Lautrec et bien d'autres qu'il faudrait citer.

Le sang est également très recherché pour les hunters. Quelques-uns présentés comme pouvant porter au moins 95 kilogrammes auraient dû être éliminés comme trop légers. Remarqué un très bel Irlandais, Hiveby Hoo à M. Douay, Buster Brawn à M. A. Lazard, Dielh à M. Lœvenstein, Quésaco à M. de Rovira, ces deux derniers dans les poids légers.

La présentation des attelages militaires fut un succès. Très variée, elle comprenait ambulances, fourragères, pièces d'artillerie de campagne, cuisines roulantes, fourgons à vivres, etc.

A son programme habituel, la S. H. F. avait ajouté quelques nouveautés : la participation, en civil, des officiers alliés venus peu nombreux, d'ailleurs, les épreuves pour sous-officiers qui ont été excellentes et qui auraient réuni plus d'engagements encore si le chiffre n'en avait été fixé d'avance.

Le prêt des chevaux de l'armée aux différentes Sociétés hippiques de préparation, affiliées à l'Union des Sociétés d'équitation militaire pour l'éducation des jeunes cavaliers, est une excellente mesure ne pouvant que développer le goût du cheval. Plusieurs de ces élèves avait une position satisfaisante et ont défilé correctement aux trois allures.

(1) Nous avons donné, dans notre dernier numéro, les photographies des lauréats des premières journées.

LES ATTELAGES A CHEVAUX

Le défilé des attelages à 4 chevaux remporta un très brillant succès, le 6 avril. MM. Monteiro de Baros, A. Caron, Léon Thome et Philippe Boucart, conduisaient eux-mêmes leurs attelages. Une coureuse poste montée fut longuement applaudie. Elle était menée par M. Philippe. La Coupe de route fut attribuée à l'attelage de M. A. Caron et la Coupe de parc à celui de M. A.-A. Monteiro de Baros. Les quatre autres attelages n'eurent pas de classement.

LADY'S MEMORY

Lady's Memory, 8 ans, d'origine inconnue, à M. M. Pollet Ternynck et Horment, monté par le capitaine Horment, s'attribua la victoire dans le championnat du saut en hauteur, franchissant 2 mètres 20, le 4 avril. Le record de Conspirateur, au regretté capitaine Crousse, est de 2 m. 35 (12 avril 1906).

Les conditions de l'épreuve du saut en hauteur ont été modifiées d'une façon intéressante et heureuse.

Jusqu'à ce jour, les chevaux qui n'avaient pu franchir une certaine hauteur avaient le droit de s'essayer sur une hauteur supérieure. Le nouveau règlement prévoit que chaque cheval a droit, en cas d'insuccès, à trois essais sur le même obstacle avant d'être éliminé. S'il réussit sur 1 m. 80, par exemple, il continue sur des obstacles que l'on élève de 10 en 10 centimètres. Ladys Memory avec Horment ont passé 2 m. 10. Le Docteur et Esquimau avec Bourbon, 2 mètres. Ces sauts constituent des tours de force qui n'ont d'autre intérêt que de battre des records, car jamais un cavalier ne sera assez fou pour se hasarder à passer de tels obstacles à l'extérieur et d'ailleurs rien ne dit que le même cheval réussirait sa même performance deux fois de suite.

Rappelons que, sauf erreur, c'est Conspirateur qui détient le record du saut en hauteur avec 2 m. 35. C'est là un saut exceptionnel qui n'a jamais été renouvelé par aucun cheval, ni même par Conspirateur. L'affirmation des Américains soutenant que Heatheer Bloom a passé 2 m. 43 est très sujette à caution.

Malgré cet excellent ensemble des épreuves, il semble bien qu'il y aurait encore quelques modifications heureuses à apporter.

Les progrès considérables réalisés en ces dernières années dans la science de l'obstacle ont fait que les concours sont devenus la propriété presque exclusive de quelques officiers ou gentlemen qui se sont spécialisés professionnellement et n'hésitent pas à ramener d'Amérique, à prix d'or, quelques gros sauteurs de tout premier ordre. Contre ces spécialistes, contre ces chevaux routinés, sélectionnés que peuvent faire des cavaliers moins expérimentés et le lot considérable des bons chevaux de service ? Et voilà pourquoi, pendant de longues années, dans les mêmes concours, on voit figurer les mêmes chevaux, dans les mêmes épreuves, montés par les mêmes cavaliers. Ou bien, nous voyons ces chevaux athlètes passer à l'étranger où nous sommes battus avec nos propres armes. C'est ainsi qu'un de nos sportsmen les plus en vue nous signale comme ayant passé la frontière un ancien gros sauteur de Lœwenstein et de Santa Victoria, Tristan, Coraggio, Piccolo, Pretty Girl, Montjoie, Roy Bear, etc.

Pourquoi ne pas créer une série d'épreuves pour gentlemen n'ayant pas gagné une certaine somme depuis deux ans, par exemple ? Ne serait-ce pas là une initiative aussi heureuse que celle prise par M. L. d'Avrincourt, créant en 1914 des épreuves réservées aux juniors de moins de vingt ans. Du même coup, il faudrait, bien entendu, exclure de ces épreuves les chevaux professionnels. De cette façon, on mettrait en lumière les bons chevaux d'obstacles d'extérieur, rallyes, cross, drags...

Voilà pour la partie sportive du concours.

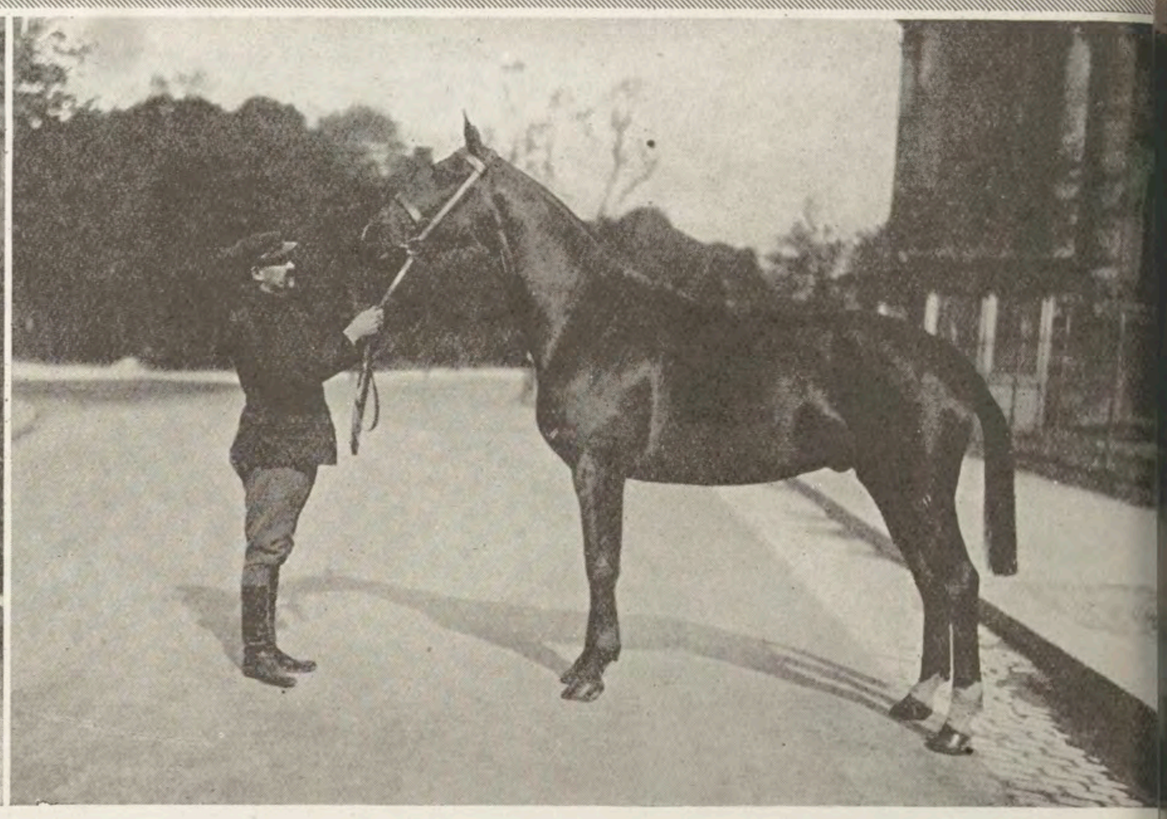
Les efforts de la S. H. F. pour l'encouragement des chevaux de classe ont été particulièrement intéressants. Le montant des prix et des primes a été, pour un nombre de chevaux moindre, plus élevé que celui de 1914 : 225.728 francs contre 216.807.

Le nombre des engagements : 300 contre 423 en 1914, est remarquable si l'on tient compte des hécatombes terribles dont a souffert notre élevage, aussi bien pour les juments que pour les chevaux. Il s'explique pourtant par le fait que pour sauver les meilleures poulinières de la réquisition, les propriétaires les ont fait saillir. Mais, fait pouvant sembler paradoxal, il faut s'attendre à une diminution de production dans les années à venir à cause du développement de la motoculture, de l'emploi de la traction par les bovins et les mulets.

Ces 300 chevaux de classe se répartissent en 113 sujets de 4 ans, 108 de 5 ans, 76 de 6 ans, 2 de 7 ans, 1 de 8 ans. *(Voir suite page 40.)*

LES LAURÉATS DES PRINCIPALES ÉPREUV

Miss TIPPÉRARY. — Par Vaucouleurs et Milk and Cofee, au comte d'Havrincourt et à M. Pollet-Ternynck, 1er du Prix des poids légers, chevaux de selle, 3e classe, à Bagatelle.



QUEMANDEUR. — Par Francin et Joyeuse, à M. Jules Chauffée, 4 ans, 1er des chevaux selle demi-sang poids lourds, 1re classe, 1re division.

POOR BOY. — Poor Boy, à M. de Santa-Victoria, monté par le capitaine de Laissardière, 1er du Prix de la Puissance du Cap Martin, a fini 3e dans le Prix de la Coupe (11 avril).

POUF II. — Par Bonnier et Lady Love, à M. de ... Prix de la Prése...

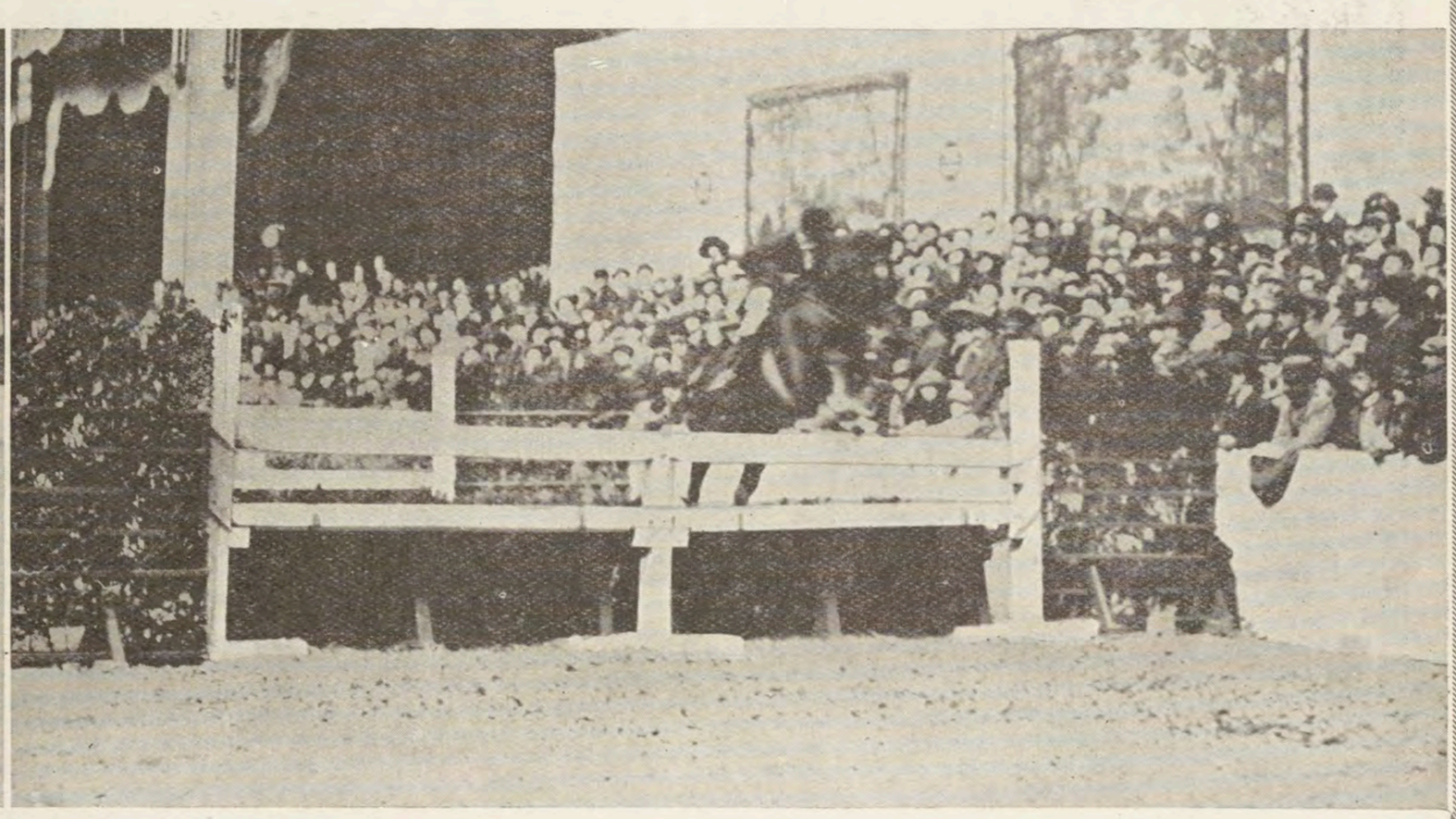
TANK. — A M. Paul Lederlin, monté par le capitaine aviateur Horment, vainqueur du Prix Mornay (9 avril) et gagnant du Prix Juigné (12 avril).

MIRTILLE. — Par Merry-Teddy et Isabelle, à MM. François Chevallier et Louis Janiaud, 1ers chevaux de selle poids moyens, 3e classe, 2e division et de la 6e classe des poids légers, 2e divi...

ESPOIR. — Par Revival et Corrinie, au capitaine Challan Belval, monté par le propriétaire, 1er de la première épreuve, 2e série, épreuve militaire d'obstacles.

OSCAR. — Par Esca et Eglantine, à MM. de Rovira et Jonquières d'Oriola, 1er du Prix du Conseil Général, 1er du Prix Saint-Georges, monté par le comte G. de Pracomtal.

u Prix des Écoles, 1er du Prix des Dames et 2e du par M. Léonce Vernet.

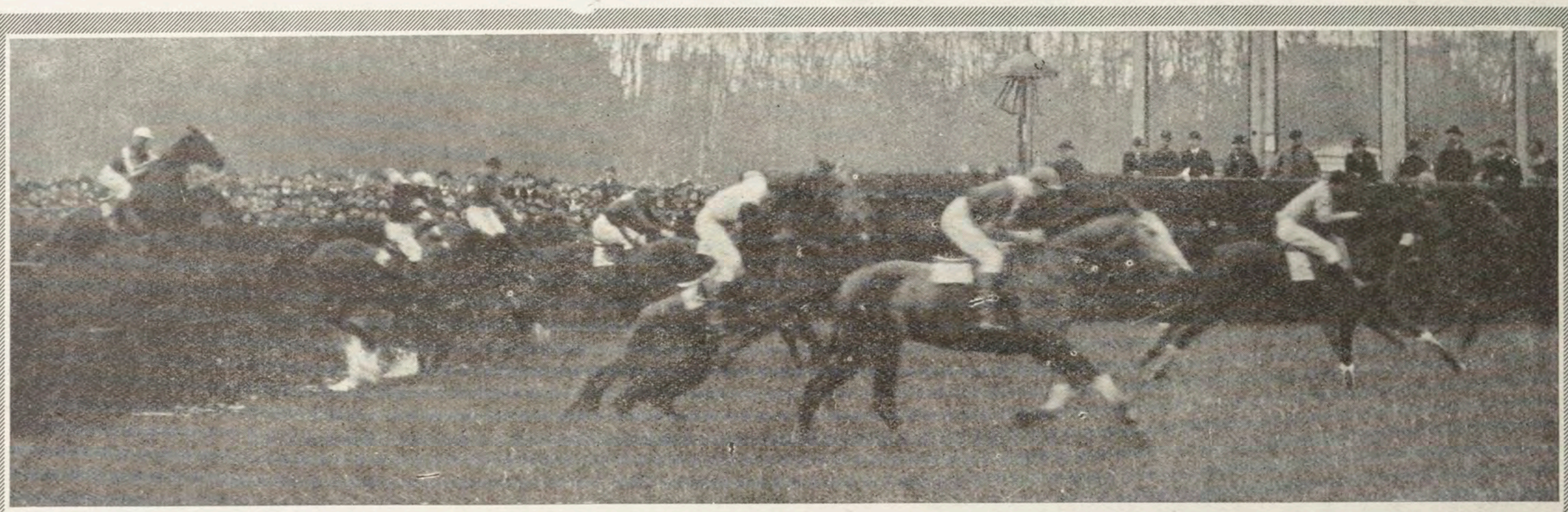


PSYCHÉ. — Pysché, monté par le capitaine Horment, s'est attribué la victoire dans le Prix du Printemps, épreuve internationale d'obstacles (6 avril).

— Ree, au capitaine J. des Moutis, monté par le propriétaire, vainqueur de l'épreuve militaire, 2e série (8 avril), et gagnant du Prix de la Ville de Paris (12 avril).

DICK. — Dick, à M. Lœwenstein, monté par le propriétaire, a remporté le Prix de la Coupe, le 11 avril, et le Prix Juigné, le lendemain.

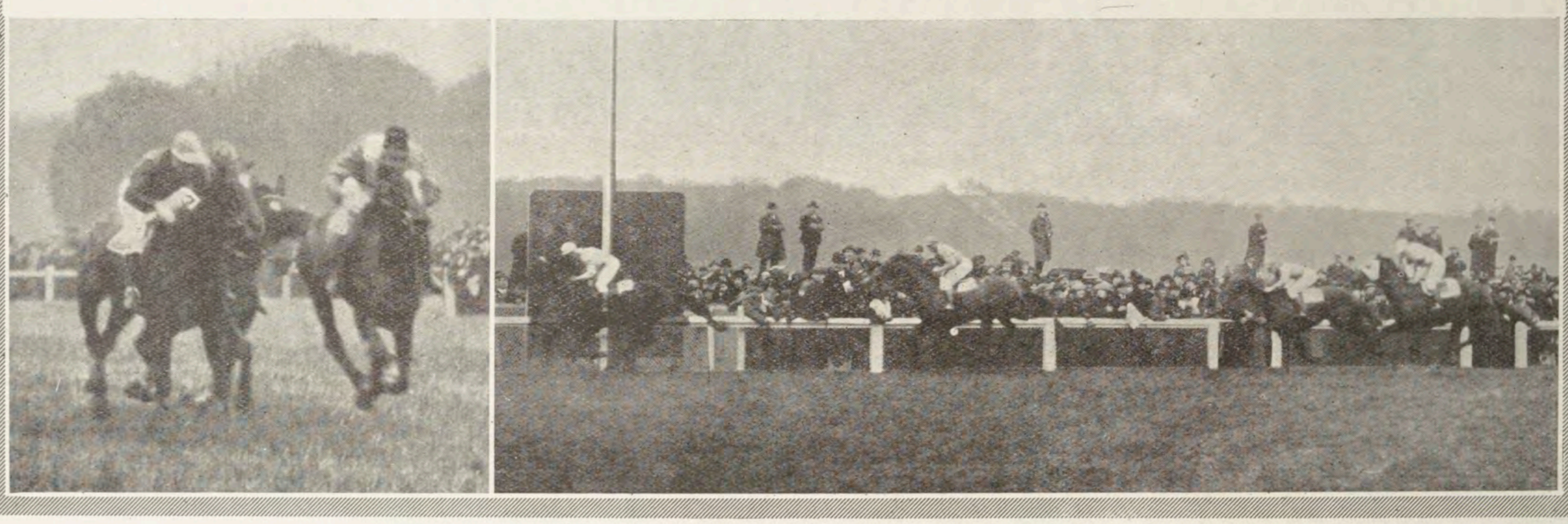
LES GRANDES EPREUVES



LE SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES dans le Prix du Président de la République, disputé le 4 avril, à Auteuil. Treize concurrents prenaient le départ. Héliogalabus partait en tête devant Gabée, Makurino, Odoacre, Hydravion, Golliwog et Tam Tam II. Montbazon et Fonraud venaient derrière. Au mur en pierre Odoacre et Harr faisaient une faute, Héliogalabus continuait devant Montbazon et Hydravion. Pour aborder la rivière des tribunes King's Cross, Makurino, Héliogalabus et Golliwog étaient devant. King's Cross que son jockey forçait à sauter, tombait après l'obstacle.

HYDRAVION HARR MONTBAZON INQUISITIF COQ GAULOIS

ARRIVÉE DU PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (Steeple, 50.000 fr., 4.500 m.). — Après le brook, Héliogalabus, Makurino, Coq Gaulois, Montbazon, Harr et Hydravion formaient le peloton de tête. Golliwog faisait une grosse faute à la rivière du huit. Coq Gaulois passait en tête dans les tournants devant Héliogalabus, Inquisitif, Montbazon. Coq Gaulois à M. Ch. Liénart (W. Head) n'était plus inquiété et gagnait facilement. Hydravion était deuxième devant Harr et Inquisitif.



MOLDAVIA LUX BEAUTÉ DE COUR

ARRIVÉE DU PRIX LE GOURZY (haies, 20.000 fr., 4.500 m.), Auteuil, 4 avril. — Beauté de Cour à M. Ranucci finissait devant Lux.

SAMOURAI NAUFRAGEUR STEARINE TCHAD

ARRIVÉE DU PRIX DES SABLONS (40.000 fr., 2.000 m.), Paris, 5 avril. — Après un mauvais départ qui éliminait Caroly et Juveigneur, Stéarine s'élançait en tête devant Insensible, Ramscapelle II et Samouraï. Samouraï, à M. Eknayan (Garner), venait en dehors et l'emportait très nettement sur Naufrageur et Stéarine dans cet ordre.

Le 4 avril, jour de Pâques, M. Charles Liénart gagne le Prix du Président de la République avec Coq Gaulois, ce gris, qui avait perdu par excès de confiance de son jockey Head, le grand Steeple-Chase de Nice. A Auteuil, sous le top weight de 76 kilog., il montre une supériorité écrasante en se détachant après la double-barrière pour gagner de loin dans un canter. Il est reconnu le meilleur cheval que nous ayons en ce moment et classé parmi les plus remarquables de la spécialité. Hydravion, second, fournit une course superbe pour un 4 ans, sous le poids qu'il porte.

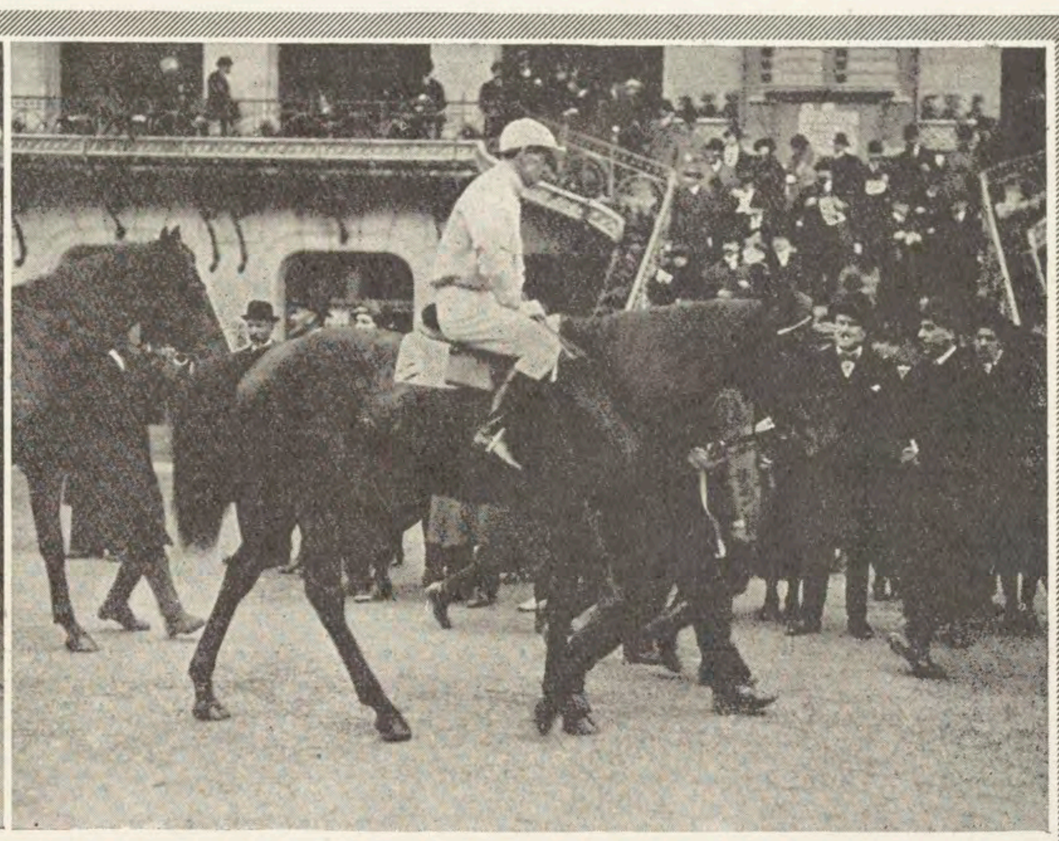
Le lendemain, à Longchamp, temps irlandais, qui rappelle une des plus belles pages de Judith Gautier, *l'Ile de la Pluie*. D'ailleurs, il est de tradition que chaque fois qu'on inaugure, les nuages baptisent. Cette fois, c'est la nouvelle tribune à 10 francs que l'inondation honore. Quelle boue ! Assurbanipal, qui vient de succomber contre les cracks Odol et Cid Campéador dans le prix Lagrange, a une tâche facile contre Pravista qui ne paie guère de mine, tandis que le poulain du baron M. de Rothschild est un assez fort animal annonçant des moyens, mais il est un peu commun et est affligé de boulets qui sont une signature de la lignée paternelle.

Juveigneur manque le départ dans le Prix des Sablons. Verdier n'y est pas. Ramscapelle contribue à faire battre Stéarine, et c'est Naufrageur qui oppose la meilleure résistance à Samouraï, un 5 ans de M. Eknayan, qui se tire mieux du lourd que ses concurrents. Bon cheval de second ordre, issu d'Alcantara.

Sourbier est, dans le Prix de Fontainebleau, le cheval vraiment intéressant de la journée. Les uns disent qu'il est le portrait de

HIPPIQUES D'AVRIL

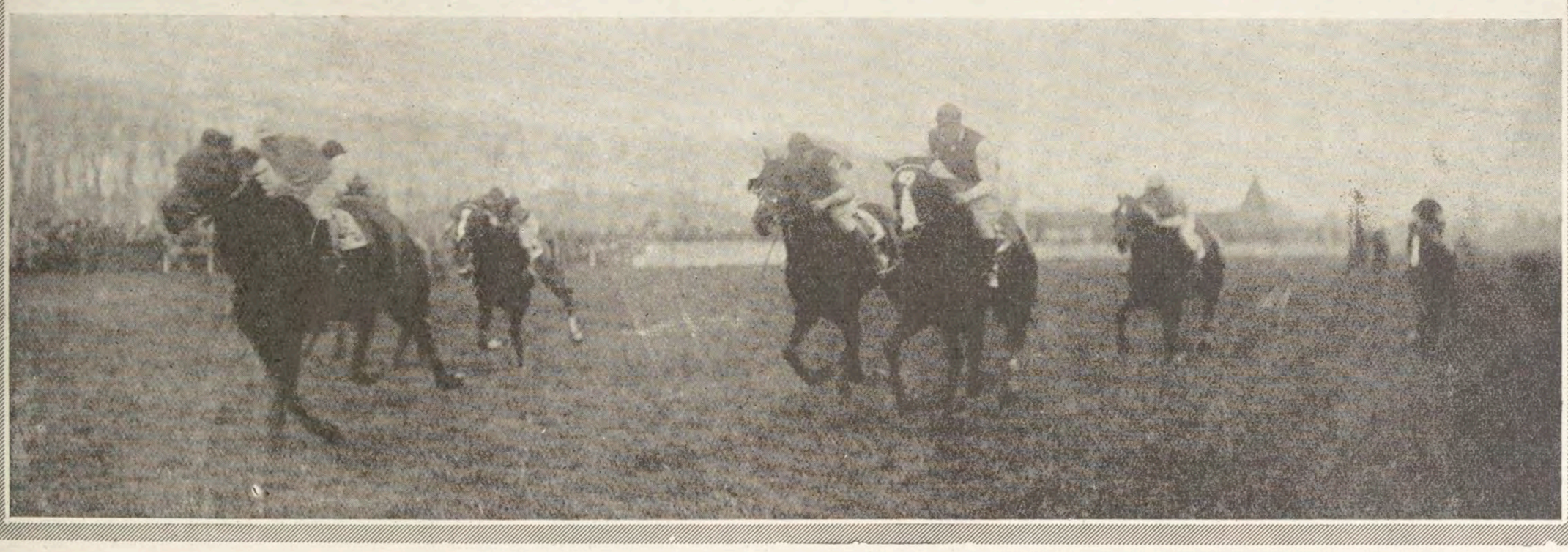
Coq Gaulois, 5 ans, par Royal Dream et Confiserie, à M. Ch. Liénart, monté par W. Head, entraîné par J. Lieux. Gagnant du Prix du Président de la République, couru le 4 avril à Auteuil.



Samouraï, 5 ans, par Alcantara II et Sans Tache, à M. Eknayan, monté par Garner, entraîné par Ch. Bartholomée. Gagnant du Prix des Sablons, couru le 5 avril à Paris.

ROSELIN MARAUSSAN BRUMADO

ARRIVÉE DU PRIX DU BOIS DE BOULOGNE (20.000 fr., 2.100 m.), Saint-Cloud, 7 avril. — Brumado a mené davant Maraussan, Tais Toi, Pindore, Roselin et Dolphin. Dans la ligne droite, Mauraussan essayait de rejoindre Brumado à M. W. K. Vanderbilt (O'Neill), mais celui-ci conservait nettement le meilleur, Roselin était 3e.



TCHAD CRI DU CŒUR SEABLOON

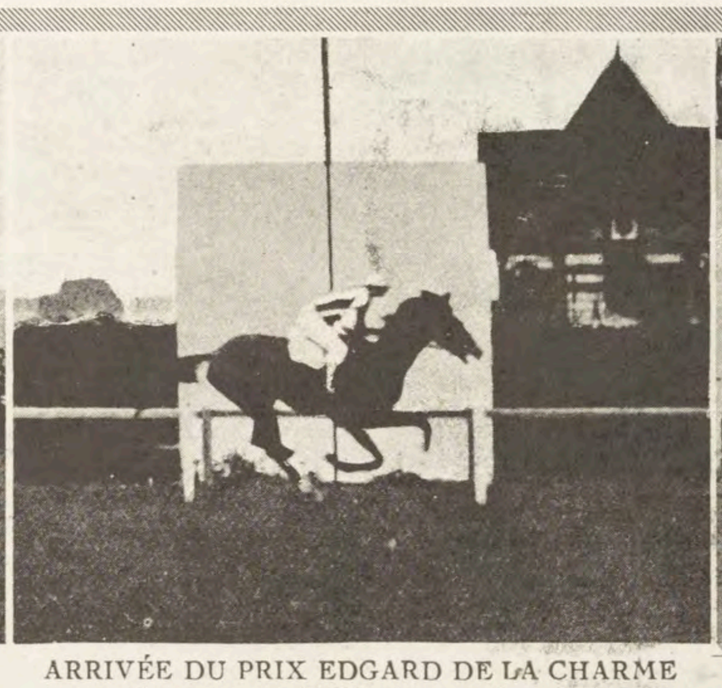
ARRIVÉE DU PRIX BOIARD (60.000 fr., 2.000 m.), Maisons-Laffitte, 9 avril. — Le train a été régulier. Quand la course s'est dessinée, Cri du Cœur était détaché devant Caroly, Seabloon, Verdier, Naufrageur et Tchad. Au 1.400 mètres, Tchad était derrière Cri du Cœur. Celui-ci baissait pied et Tchad, à M. W.-K. Vanderbilt, (O'Neill) prenait facilement l'avantage. Seabloon suivait à une longueur et demie.

son père Gorgos; les autres, qu'il rappelle un frère de sa mère, Sapientia, qui se nommait Solon. Le fait est qu'il a des rappels des deux côtés de son ascendance. Joli cheval régulier, d'une belle couleur, plein de substance; il était, à 2 ans, d'un modèle moins important que Roskilde, mais a pris de la taille, du développement, de la force. Plus que Roskilde, il marque sa parenté avec l'un des titans du XIXe siècle Saint-Simon, qui figure deux fois dans son pedigree. La façon dont il vient à bout de Zagreus, à la fin, fait croire qu'il aura plus de fond et d'endurance que son demi-frère Saint-Souplet. Zagreus est plus que lui dans le modèle de nos pur sang français d'il y a trente ans. On sent l'influence de Monarque. Il est le cheval de course léger, ne portant rien d'inutile, affiné, à l'action souple et légère, qui a de la pointe et doit tenir la distance. Les autres n'ont pas existé. C'est par le courage de cette race Monarque que Veni Vici parvient à faire deah-heat avec Hallebardier dans le prix de Chevilly.

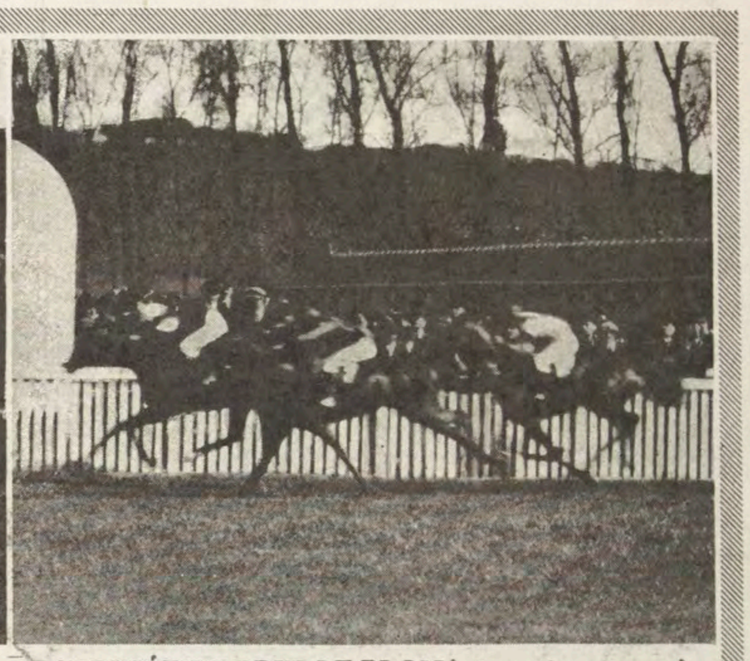
Le seul exploit notable de la « seconde » de Longchamp est la victoire de Calabar, dans le prix Juigné. Le poulain de M. Jean Prat était de beaucoup le plus plaisant des seize concurrents et certai-

LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES D'AVRIL

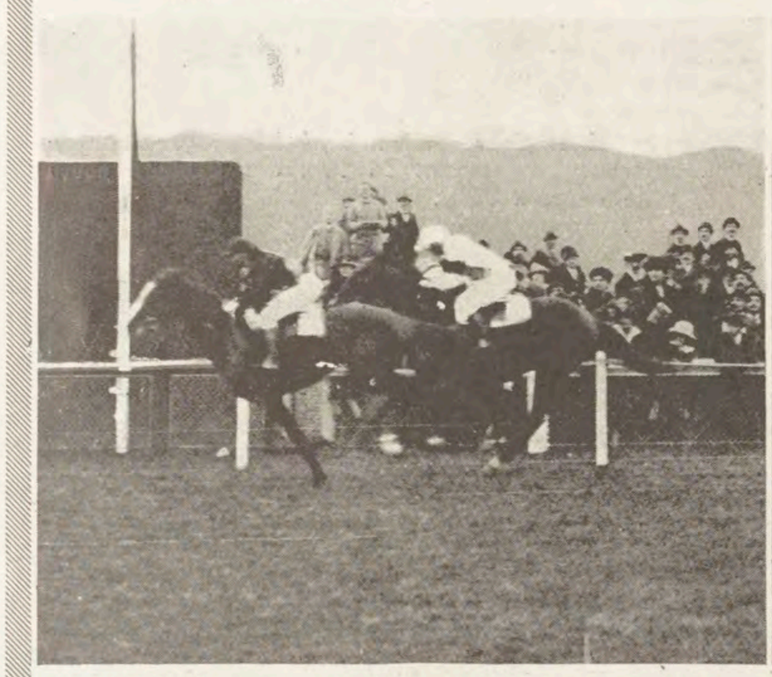
ARRIVÉE DU PRIX JUIGNÉ (30.000 fr. ,2.000 m.). Paris, 11 avril. — Calabar à M. J. Prat (Jennings) gagnait facilement par deux longueurs.



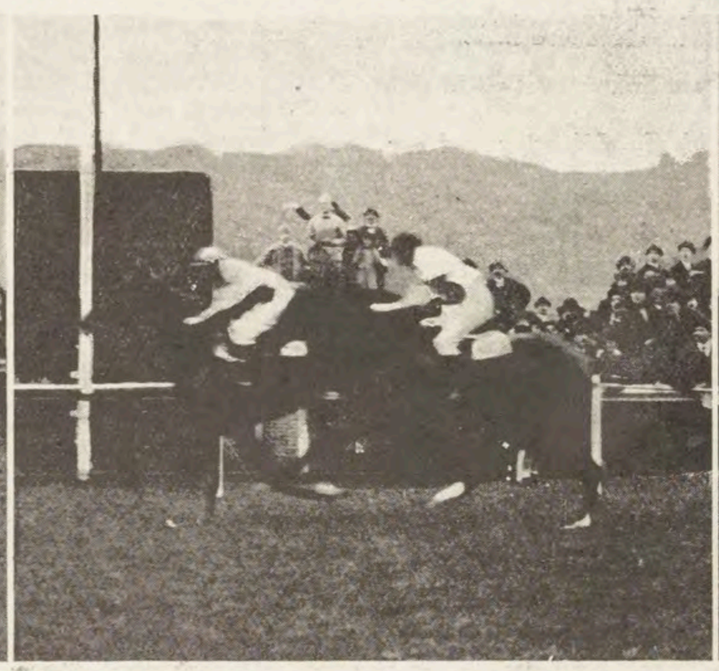
ARRIVÉE DU PRIX EDGARD DE LA CHARME (22.000 fr., 2,000 m.), St-Cloud, 12 avril. — Pendennis, à M. A.-K. Macomber (Garner), finissait devant Halfa.



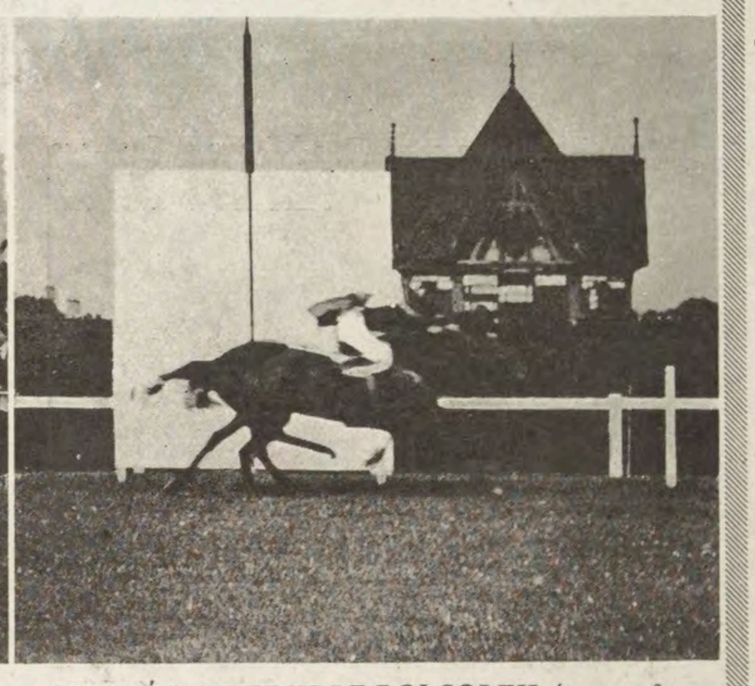
ARRIVÉE DU PRIX LE BLOIS (25.000 fr., 2.500 m.) Maisons-Laffitte, 16 avril. — Forearm à M. J. Lieux (Allemand) l'emportait d'une encolure sur Seed el Bark.



ARRIVÉE DU 63e PRIX BIENNAL 1920-1921. (25.000 fr., 2.000 m.), Paris, 25 avril. — Odol, à M. H. Ternynck, précédait Halfa d'une 1/2 longueur.



ARRIVÉE DE LA COUPE (30.000 fr., 3.000 m.), Paris, 25 avril. — Passebreul du baron Ed. de Rothschild parti en tête, battait Juveigneur d'une 1/2 long.



ARRIVÉE DU PRIX LE ROI SOLEIL (20.000 fr., 2.400 m). St-Cloud, 26 avril. — Tout à la fin, King's Cross à M. Ch. Liénart, battait Chandelier au poteau.

Flowershop par Alcantara II et Sunflower, au baron Ed. de Rothschild, monté par Mac Gee, entraîné par Cl. Duval, gagnant du Prix Pénélope (22.000 fr., 2.000 m.), disputé le 23 avril, à Maisons-Laffitte.

Odol par Opott et Sainte-Fiole, à M. Henry Ternynck monté par Sharpe, entraîné par Elj. Cunmington, gagnant du 63e Prix Biennal 1920-1921 (25.000 fr., 2.000 m.), couru le 25 avril, à Paris.

Forearm par Maintenon et Foresight, à M. Jean Lieux, monté par M. Allemand, entraîné par son propriétaire, gagnant du Prix Le Blois (25.000 fr., 2.500 m.), couru le 26 avril, à Maisons-Laffitte.

nement, il aurait, sur son apparence, eu les honneurs de la cote, si son écurie ne l'avait estimé inférieur à Le Permissionnaire qui avait récemment causé une déception. Il y a loin des essais à l'épreuve publique. Encore parmi les derniers dans la descente, Calabar est venu dans un excellent style régler Naughty Arthur qui avait mené tout le train et dont l'excuse est d'avoir eu la course la plus dure. Le vainqueur est un beau cheval bai, élégant, symétrique, dans le modèle de son père Combourg, qui avait surtout du fond. Sa mère Chopette, est une fille de l'excellente poulinière Chopine, qui a donné au haras des produits de marque.

Pendennis a reparu à Saint-Cloud dans le prix Edgard de la Charme. Cette fois, le cheval de M. Macomber a laissé loin derrière lui le favori Assurbanipal, dont la victoire sur Pravista au Bois n'avait pas paru magistrale sur une antagoniste de classe aussi ordinaire. Le fils de Rabelais a été constamment désigné comme devant jouer un rôle important dans la génération de 1917. Il n'est pas probable que nous verrons cette année le crack dont s'enorgueillissait le turf de jadis. Les bons chevaux sont si nombreux de nos jours qu'aucun ne peut vraiment affirmer cette suprématie que nous avons connue du temps de Boïard, de Stuart, etc. Odol a eu quelque peine à battre Halfa dans le Soixante-sixième Biennal et Roskilde, qui était troisième, n'a pas eu encore le terrain ferme à sa convenance. Passebreul marchait sur les traces de son père Prédicateur. Malheureusement un accident à mis fin à sa carrière.

SAINT-GEORGES.

REVUE DES SPORTS

INFORMATIONS ET RESULTATS DU MOIS DE MAI 1920

Nous prions nos lecteurs, photographes amateurs, de nous envoyer les photographies des gagnantes et gagnants des principaux prix locaux ou régionaux de tennis, golf, équitation, régates, polo, etc. La VIE AU GRAND AIR entend, en effet, encourager et souligner tous les efforts sportifs. Joindre une légende détaillée. Nous désirons également porter nos efforts sur le sport en Belgique et en pays reconquis. Dernier délai de réception à Paris : le 30, pour le numéro du 20 du mois suivant.

AU FIL DU MOIS

30 *Avril* 1920.

QUELLE belle leçon fut donnée par les « ancêtres » aux jeunes, le 11 avril !

*En cette journée se disputa le cross-country réservé aux quadragénaires, quinquagénaires... et au-dessus. Le parcours était de 12 km. 600. Le vainqueur, Steenbrugge, le termina au bout de 1 h. 1 m. 30 s. 3/5. Le second était notre confrère, Henri Desgrange, directeur de l'*Auto, *qui fait du sport comme il fit la guerre, tel un adolescent : il ne se contente pas de prêcher à autrui la pratique des exercices physiques, il donne l'exemple. Il finissait à 20 secondes du premier. Ce résultat est déjà remarquable : il y a mieux encore. Il y avait en effet 11 « ancêtres » au départ qui tous effectuèrent la course, le dernier mettant 1 h. 15 m. 18 s. 2/5 pour atteindre la ligne d'arrivée ! N'est-ce pas merveilleux et ne devons-nous pas avoir une profonde admiration pour ces vétérans ?*

La comparaison avec les jeunes est nettement défavorable à ceux-ci. Au cross des Cinq Nations, dont l'importance internationale était autrement capitale, nous avons dû enregistrer des abandons fâcheux : Guillemot, G. Heuet, qui avaient emporté toutes nos espérances, préférèrent se retirer de la lutte dès qu'ils virent qu'ils ne gagneraient pas la course. L'amour-propre est respectable, mais l'esprit d'équipe est préférable. Ces deux champions ont annihilé toutes les chances de la France dans le classement collectif. S'ils avaient été envoyés à Belfast, pourtant, ce n'était pas seulement à titre individuel, c'était aussi et surtout pour représenter dignement les couleurs qu'ils portaient. Ils ne l'ont pas compris. Ils ont boudé lorsqu'ils ont compris qu'ils ne seraient pas vainqueurs. « Je ne joue plus, je retire mes billes, tant pis pour les camarades », telle a été la pensée de ces deux jeunes gens. Ils ont perdu autre chose que la course : leur popularité a subi un choc dont elle aura du mal à se remettre. C'est lorsqu'on effleure la gloire qu'il ne faut pas s'exagérer sa propre valeur et qu'on doit au contraire redoubler d'efforts... et de modestie. A force de comparer un champion à Jean Bouin, le coureur se croit supérieur au modèle. Quelle grossière erreur : la sympathie, qui ne demande qu'à s'offrir, disparaît, déçue, et la mémoire de Jean Bouin prend à nos yeux une plus grande noblesse, s'il est possible. Oui, Guillemot, malgré votre triple échec, vous avez beaucoup à faire encore pour rivaliser avec notre glorieux Bouin, athlète inégalable sous les rapports de la valeur, de la méthode, de la modestie et de la camaraderie.

Les défaillants du cross des Cinq Nations peuvent prendre exemple sur le doyen Bouchard qui, lui, fut l' « as » de la course, comprenant l'honneur qui lui avait été fait de représenter la France et son devoir d'encourager les jeunes pour leur permettre de finir le parcours. Une erreur suffit parfois pour démolir une idole, souhaitons que les intéressés se réhabilitent à l'Olympiade.

Car il va y avoir une Olympiade. Elle a déjà commencé. Vous ne vous en doutez pas. En France, nous créons des offices qui sont plutôt des officines, des commissions qui sont des chapelles, nous jonglons avec les pontifes, nous organisons des banquets, mais nous oublions une seule chose qui a pourtant son importance : le sport ! Nul ne songe à préparer l'Olympiade. Nos hommes y partiront comme s'ils allaient disputer une rencontre inter-clubs. Ils reviendront sans lauriers. Les offices continueront, les commissions palabreront, les pontifes discuteront, les banquets seront excellents... et, à l'Olympiade de 1924, nous ramasserons encore les casquettes. A moins que... Mais nous n'osons y penser !

Et pourtant, si nous savions encourager le sport, soyez certain que le succès récompenserait les initiatives intelligentes. Mais nous assistons, au contraire, à un sabotage inconscient des plus belles épreuves. Le championnat de France de cross-country, organisé sur un terrain facile à atteindre, aurait été disputé devant 20 ou 30.000 personnes. Or, les pontifes, après avoir décidé de le faire courir à Nice, puis à Colombes, choisirent au dernier moment Bry-sur-Marne. Résultat : 1.500 *courageux seulement firent le déplacement.*

Par contre, la Fédération professionnelle, où l'on trouve souvent des apôtres autrement convaincus que dans l'amateurisme et des coureurs plus amateurs que les plus purs, fit disputer son championnat de cross dans les bois de Saint-Cloud où, sur tout le parcours, se pressait une foule enthousiaste ! Voilà une façon de faire aimer le sport en le vulgarisant, bravo !

Et il a besoin de quelques manifestations semblables pour être pris au sérieux, le sport ! Lorsqu'on lit dans les journaux que « le nègre Bob Scanlon, phénomène du ring », va livrer à Jeff Smith un combat acharné, dans lequel il succombera au second round, que le champion cycliste Sergent a déclaré qu'il ne serait pas battu plus de deux fois dans la saison (propos d'ailleurs aussitôt démentis par l'intéressé), que le match X contre Y (deux honnêtes boxeurs sans plus) sera le grand évent de l'année, promesse rééditée chaque semaine, on ne peut qu'être un peu décontenancé par tant de « bourrage de crâne ». Si l'on n'a pas la foi, il y a de quoi être écœuré du sport.

Mais le public ne se laisse plus faire aisément : les organisateurs ont cru qu'ils pouvaient sans crainte lui demander sans cesse de plus en plus d'argent pour voir plus ou moins bien, souvent même pas du tout ! Or, le match de rugby Paris-Londres, pourtant fort intéressant sur le papier et remarquable en réalité, a montré que le spectateur était las de payer aussi cher les places. Des vides nombreux sur les gradins serviront, nous l'espérons, d'avertissement aux intéressés.

Il ne faut jamais tirer sur la corde avec exagération : ce sport réserve de cruelles désillusions. — J. M.

CALENDRIER

- 20 mai. — Hippisme : Paris, Prix Daru.
- 15 mai au 6 juin. — Cyclisme : Tour d'Italie.
- 21 mai. — Hippisme : Saint-Cloud, Prix Swynford.
- 22 mai. — Hippisme : Maisons-Laffitte, Prix Fleurissant (St. Ch.).
- 22-23 mai. — Aviation : Juvisy. Concours de la Ville de Paris.
- 23 mai. — Hippisme : Paris, Prix La Rochette.
- 23 mai. — Boxe : Boulogne-sur-Mer, Championnat de France, poids mi-moyens Prunier-Francis Charles.
- 22 au 30 mai. — Tennis : Championnat du monde sur terre battue.
- 23-24 mai. — Athlétisme : Strasbourg, Challenge Bessonneau.
- 24 mai. — Hippisme : Saint-Cloud, Prix Flving Fox.
- 28 mai. — Hippisme : Saint-Cloud, Prix Ajax.
- 29 mai. — Hippisme : Enghien. Steeple-chase Annuel.
- 30 mai. — Automobile : Circuit Provençal.
- 30 mai. — Automobile : Grand Prix d'Indianapolis.
- 30 mai. — Cyclisme : Paris, Championnat de France de vitesse.
- 1er juin. — Hippisme : Maisons-Laffitte. Courses de Haies Annuelle.
- 4 juin. — Hippisme : Saint-Cloud, Prix Elf.
- 5 au 12 juin. — Escrime : Paris, Grande semaine d'escrime.
- 6 juin. — Cyclisme : Paris, Championnat de France, 100 kilomètres sur piste.
- 11 juin. — Hippisme : Maisons-Laffitte, Prix Macdonald.
- 12 juin. — Hippisme : Auteuil, Prix Wild Monarch.
- 13 juin. — Athlétisme Paris, Championnat militaire.
- 13 juin. — Cyclisme : Paris-Bruxelles.
- 15 juin. — Hippisme : Enghien, Prix du Début (Haies).
- 18 juin. — Hippisme : Maisons-Laffitte, Prix Rollepot.
- 19 juin. — Hippisme : Enghien, Prix d'Essai (Haies).
- 20 juin. — Cyclisme : Paris-Dunkerque.
- 20 juin. — Hippisme : Auteuil, Grand Steeple-chase de Paris.
- 23 juin. — Hippisme : Auteuil, Grande course de Haies.
- 27 juin au 28 juillet. — Cyclisme : Tour de France.
- 27 juin. — Hippisme : Paris, Grand Prix de Paris.

LE MATCH PARIS-LONDRES DE RUGBY, JOUÉ LE 11 AVRIL, FUT POUR NOUS L'OCCASION D'UNE NOUVELLE VICTOIRE. L'ÉQUIPE DE PARIS, GAGNA FACILEMENT PAR 21 POINTS A 10.

FOOT-BALL RUGBY

LA BATAILLE DES MAL-PLAQUÉS VICTOIRE FRANÇAISE

La série des matches Paris-Londres avait été interrompue pendant cinq ans. Après des victoires anglaises, l'équipe de Paris avait gagné le match des capitales, en fin de saison 1914. Cette année le match eut lieu à Colombes, le 11 avril. Le temps n'était pas très engageant, et le public fut, toute proportion gardée, assez clairsemé. Ceux qu'effraya la pensée de rester sous l'eau pendant tout un match, peuvent regretter leur manque de courage, car la partie fut une des plus amusantes à suivre de toutes celles jouées à Paris cette année.

En dépit du sol un peu glissant et des ondées intermittentes, tous les joueurs s'en donnèrent à cœur joie et ce fut une débauche de jeu à la main. Attaques, contre-attaques, exploits personnels, offensives combinées, furent offerts comme un régal aux spectateurs. Le jeu d'avant fut un peu sacrifié ; notre ligne joua avec ensemble, avec ardeur pendant le début de la première mi-temps, aussi l'équipe qui représentait Paris semblait devoir écraser son adversaire, mais nos avants ne continuèrent point leur jeu homogène, les avants anglais, au contraire, coordonnèrent mieux leurs efforts, le combat alors se déroula tantôt à l'avantage des uns, tantôt à l'avantage des autres.

Du côté anglais il n'y eut aucun jeu d'équipe ; un homme fut nettement d'une classe supérieure à celle de ses camarades : l'international écossais Bruce Lockhart.

Il mena personnellement un grand nombre d'attaques toutes plus fines, plus élégantes, plus variées, les unes que les autres. Son style plaisait tellement aux nôtres que nos joueurs semblaient pour le voir aller, courir, crocheter, feinter, s'arrêter admiratifs. Que vouliez-vous qu'il fit seul ; car il fut seul, aucun homme de l'équipe de Londres ne pouvait s'adapter à son jeu brillant. Seul Krige montra de la classe, les autres furent quelconques incapables de mener une attaque collective.

Il fut seul contre trois. Paris eut la chance d'être servi par le trio méridional qui opère au Racing-Club de France. Bousquet, Bordes et Crabos firent à eux seuls un travail d'attaque excellent. Chaque homme montra une action personnelle effective, une grande science de la combinaison, de l'adresse, de l'à-propos. Comme un coin, le triangle des camarades pénétra dans les lignes anglaises, les désagrégea par des passes longues ou courtes, mais rapides et précises, et trouva maintes fois le chemin des buts britanniques. Les ailiers ne furent pas à la hauteur des centres, et les avants ne méritent d'éloge, à part Thierry qui fut excellent dans le jeu ouvert, que pour avoir laissé jouer nos hommes d'attaques. Thiercelin et Clément furent bons.

LA DEMI-FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE, ENTRE LE STADOCESTE TARBAIS ET L'U. S. PERPIGNANNAISE, S'EST JOUÉE LE 11 AVRIL, A NARBONNE. A LA FIN, CHAQUE ÉQUIPE MARQUAIT 8 POINTS. DEUX PROLONGATIONS ÉTAIENT NÉCESSAIRES. AU COURS DE LA SECONDE, TARBES MARQUAIT DEUX ESSAIS, DONT UN ÉTAIT TRANSFORMÉ. DE G. A D. : 1. UNE TOUCHE, VAQUÉ SAUTE POUR LA POSSESSION DU BALLON. - 2. UN DÉPART DES TROIS-QUARTS DE TARBES. - 3. UNE PASSE AU 1/2 D'OUVERTURE DE TARBES, QUI AMORCE UNE ATTAQUE DE 3/4.

Bruce Lockhart ne se montra pas très satisfait des critiques faites à propos de l'équipe de Londres venue à Paris qui prétendaient que cette équipe était constituée de « tocquards » ; le fait a-t-il affirmé est absolument inexact. Mais Lons dres ne veut plus de défaite, aussi devrons-nou maintenant aller jouer une année sur deux sur les bords de la Tamise. Il faudra gagner là-bas. — JACQUES DEDET.

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DEUXIÈME SÉRIE

LES deux finalistes du championnat de 2e série : l'Association Sportive Bayonnaise (anciennement : Amicale Jean Macé) et le Stade Français se sont rencontrés, le 25 mai, sur le terrain de la Faisanderie à Saint-Cloud.

Après une heure vingt de jeu, les deux équipes ne parvinrent pas à marquer un seul point, pas d'essai, pas de but, pas de drop-goal. Le jeu fut acharné mais assez ouvert pour un match de championnat. L'équipe bayonnaise possède une bonne ligne d'avants, qui eût l'avantage en mêlée et donna le ballon très souvent aux lignes arrières. Le demi de mêlée fut lent. A l'ouverture, Guéracagne fit une belle partie, trouvant le trou à quelques reprises mais abusant des coups de pied. En trois-quarts les centres furent très supérieurs aux ailiers. L'arrière fut très bon. Au S. F. les avants jouèrent mal la mêlée, et ne donnèrent pas assez souvent le ballon aux lignes d'attaque. Gillet Lafuge et Serre furent les meilleurs. Guilloux fit une partie honorable à la mêlée ; les lignes offensives du Stade ne purent pas, par des qualités personnelles, trouer la défense bayonnaise. Maret fit une partie excellente.

LE CHAMPIONNAT ENTRE NATIONS

L'ANGLETERRE, l'Ecosse, le Pays de Galles, ont chacun gagné trois matches ; battant tous trois l'Irlande et la France. Le Pays de Galles battant l'Angleterre, qui bat l'Ecosse, qui bat le Pays de Galles.

L'Angleterre marque 40 points, l'Ecosse 37, le Pays de Galles 58.

On marque contre l'Angleterre 37 points contre l'Ecosse 18, contre Galles 23.

L'Irlande est dernière, ayant perdu tous ses matches, 22 points pour elle, 76 points contre elle.

La France est avant-dernière ; c'est contre elle que l'on a le moins marqué après l'Ecosse, 26 points seulement. Notre équipe nationale a marqué 23 points. Rappelons les résultats.

Ecosse bat France 5 à 0.
Angleterre bat France 8 à 3.
Galles bat France 6 à 5.
France bat Irlande 15 à 7.

La France a marqué 7 essais, alors qu'on ne marquait contre elle que 5 essais plus deux buts, un but sur coup franc, et un drop-goal.

L'ÉQUIPE DE NORMANDIE VICTORIEUSE DES PÉRIGOURDINS PAR 13 A 3. CETTE PARTIE JOUÉE LE 18 AVRIL A COLOMBES, COMPTAIT COMME DEMI-FINALE DE LA COUPE REROLE.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE DE DEUXIÈME SÉRIE, JOUÉE LE 25 AVRIL, A COLOMBES, RÉUNISSAIT LES ÉQUIPES DU STADE FRANÇAIS ET DE L'A. S. BAYONNAISE.

L'ÉQUIPE DU STADE FRANÇAIS QUI RENCONTRAIT L'A. S. BAYONNAISE POUR LA FINALE DU CHt DE FRANCE (2e SÉRIE). APRÈS DEUX PROLONGATIONS, FIRENT MATCH NUL.

Informations.

IL y avait vingt mille spectateurs, le 25 avril, autour du terrain du Bouscat. L'effort fait par la S. B. U. C. pour créer ce terrain ne suffit plus à la vogue actuelle du rugby. Que les vieux s'en réjouissent, et pensons à eux : Giaccardy, et aussi à ceux qui ont foulé ce sol : Boyau, De Beyssac-Casamajor.

LE jeu des deux frères Cayrefourcq est la transposition sur le terrain de football de l'esprit de famille intelligemment compris et mis en œuvre. Rappelez-vous les frères Tanzin et les frères Mouronval. Quel sportif aura quinze garçons... mais il les faudrait du même âge ou presque.

NOUS n'avons pas grande chance d'être admis dans l'International Board, malgré nos succès. Il nous faudrait créer une fédération à part pour le rugby ; qu'attend-on pour le faire ? Je ne sais ; la routine est si puissante en France et la poussière est respectée qui couvre la vétusté de nos institutions sportives. Le jeu s'est rajeuni, transformé, les vieux joueurs s'adaptent et sont heureux, mais les vieux mitards sont plus tenaces.

Résultats techniques.

- 3 avril. — Dublin. France bat Irlande par 15 à 7.
- 11 avril. — Paris. Paris bat Londres par 21 à 10. — Narbonne. Stadoceste Tarbais bat U. S. Perpignannaise par 16 à 8.
- 18 avril. — Paris. Normandie bat Périgord-Agenais par 31 à 3.
- 25 avril. — Bordeaux. Finale championnat de France. Stadoceste Tarbais bat Racing Club de France par 8 à 3.

FOOT-BALL ASSOCIATION

ARMÉES FRANÇAISE ET BRITANNIQUE

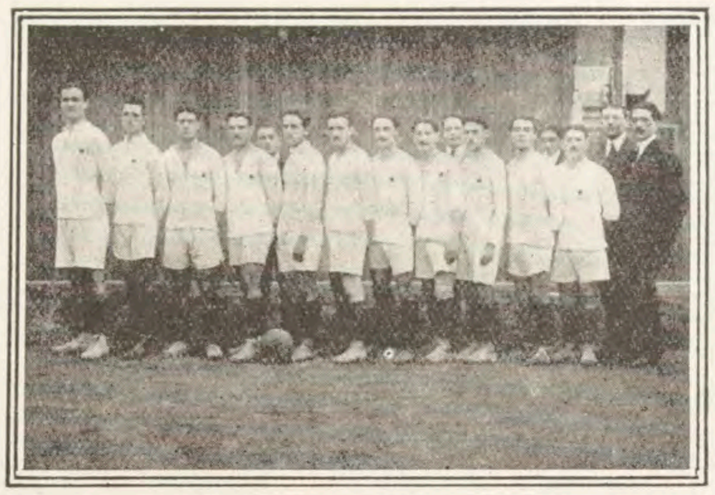
LE 25 avril s'est joué à Colombes le match annuel Armée française - Armée britannique. L'an dernier, cette partie eut lieu à Londres, et se termina par la victoire de l'équipe de Grande-Bretagne sur la nôtre, par 3 buts à 2.

Le même écart d'un but a marqué cette fois encore la différence de résultat entre les deux équipes : car c'est par 1 à 0 que les Anglais sont sortis vainqueurs d'une rencontre agréable à suivre, remplie de belles phases de jeu, et, somme toute, réconfortante et rassurante pour l'avenir du football français. Le onze de l'armée anglaise, en effet, se composait de joueurs dans la pleine force de l'âge, et qui ont l'habitude d'opérer ensemble. L'équipe de l'Army peut compter parmi les meilleurs clubs amateurs d'Angleterre, et sa défaite de justesse. 3 buts à 2, pour les

L'ÉQUIPE DU R. C. F. DEBOUT, DE GAUCHE A DROITE : LABEYRIE, THIERRY, MANO, LEROU (CAP.), HUART, BERRENS, THOUMAZEAU. A GENOU : ANDRÉ, CRABOS, BORDES, JAURRÉGUY. ASSIS : DE JOUVENCEL, BOUSQUET, CHILO, MUHR JEUNE, PETITEAU.

L'ÉQUIPE DE TARBES, CHAMPION DE FRANCE. DEBOUT, DE G. A D. : CASSAYET, PRAT, LARRIEU, GALLIAY, BOUBÉE, HERNANDEZ, NICOLAI, RICARTE, ROUCH. A GENOU : JEANGRAND. ASSIS : NICOLEAU, CLÉMENT, CASNABET, F. CAYREFOURCQ, ED. CAYREFOURCQ.

LE CHAMPIONNAT D'ESPAGNE S'EST TERMINÉ PAR LA RENCONTRE ENTRE LE BARCELONA F. C. ET LE SPORTING D'IRUN. CETTE PARTIE FUT GAGNÉE DE PEU, PAR LE B. F. C.



L'ÉQUIPE DU STADE OLYMPIQUE MONTPELLIÉRAIN A MATCHÉ DERNIÈREMENT LE FOOT-BALL CLUB CETTOIS. APRÈS UNE BELLE PARTIE, MONTPELLIER A BATTU CETTE PAR 3 A 1.

LE 4 AVRIL, A STRASBOURG, L'ÉTOILE DE LA CHAUX-DE-FONDS, RENCONTRAIT LE RACING CLUB DE STRASBOURG. PAR 5 A 0 LES SUISSES REMPORTÈRENT LA VICTOIRE.

fameux Corinthians, est tout à fait probante de sa réelle valeur. Les nôtres, au contraire, ne sont pas, à l'exception de Huot et de Nicolas, qui ont l'habitude des grands matches, des joueurs mûris, expérimentés, et même complètement faits physiquement : ils sont encore presque des adolescents, et c'est bien l'impression qu'ils ont produite à leurs courtois adversaires de l'Armée anglaise. Heureusement, ils ont pu combler cette différence de poids, de taille, d'expérience par une excellente condition physique et beaucoup d'allant. Nous avons là, en puissance, des équipiers qui, plus tard, représenteront dignement la France dans les compétitions internationales.

On peut résumer en quelques mots la physionomie du match : à la première mi-temps, les Anglais nous dominèrent ; à la seconde, ils nous surclassèrent. En toute sincérité, une victoire de l'Armée anglaise par un écart de trois ou quatre buts n'eut pas été anormale : elle eut traduit très exactement la différence de classe entre les deux onze en présence.

Plus de 5.000 spectateurs assistèrent à la partie, dont la recette atteignit 23.000 francs. M. Landry ministre de la marine présida, entouré de M. Henry Paté, député et président d'honneur de la Fédération française de football-association, et de nombreuses personnalités du monde politique et militaire. — Gabriel Hanot.

LA SITUATION INTERNATIONALE

Comme l'âne de Buridan, qui, faute de savoir choisir, meurt de faim entre un sac d'avoine et un seau d'eau, la Fédération française de football-association risque de dépérir, tiraillée d'un côté par l'Angleterre, de l'autre par les pays neutres.

L'Angleterre, faisant preuve d'une intransigeance et d'un exclusivisme absolus, prononce l'excommunication non seulement contre les sportifs des empires centraux, mais aussi contre les neutres qui rencontreraient ces sportifs, et même contre les alliés qui rencontreraient ces neutres. Si bien que l'Angleterre a mis la France en demeure de la suivre, comme une péniche suit un remorqueur.

D'autre part, les fédérations des pays neutres prétendent ne pas se départir, maintenant que la guerre est finie, de leur stricte neutralité sportive. Elles admettent — une récente circulaire de la Fédération hollandaise vient de le répéter — et trouvent légitime le désir des belligérants de ne pas se trouver en présence l'un de l'autre sur les terrains de football, mais elles entendent conserver leur droit de rencontrer qui bon leur semble. Et, elles aussi, elles font appel au concours de la France.

Quelle sera la décision de notre fédération ? L'intérêt, le bon sens, et un simple regard sur les choses du domaine économique et politique de l'Europe, nous commandent d'opter pour les neutres.

En effet, si nous suivons l'Angleterre, nous risquons d'être isolés en sport comme nous le sommes en politique. Notre unique ressource sera de jouer des matches contre l'Angleterre seule, et non, comme l'a dit un dirigeant de la 3 F. A. hanté par le rugby, contre les quatre nations des Iles Britanniques (Angleterre, Ecosse, Pays de Galles, Irlande). Les Anglais, qui en sport, nous considèrent comme des gens de peu, ne se dérangent pas pour assister à nos parties de football en Angleterre, et leurs équipes en France se composent plutôt de balladeurs que de véritables joueurs.

Chez eux, ils se suffisent à eux-mêmes : les matches des grandes équipes professionnelles ont un très grand attrait ; leurs équipes amateurs jouent contre ces dernières, si bien qu'elles n'ont pas besoin du stimulant des rencontres internationales et qu'elles peuvent rester dans leur « splendide isolement ». Qui sait d'ailleurs si, du jour au lendemain, de même qu'ils ont repris le commerce avec l'Allemagne, et fait la paix avec les bolcheviks, ils ne concluront pas une entente sportive avec les neutres, en nous laissant dans l'embarras le plus complet ?

L'ÉQUIPE DE L'ARMÉE ANGLAISE D'OCCUPATION A RENCONTRÉ, LE 5 AVRIL, A STRASBOURG, L'A. S. DE STRASBOURG. LES ALSACIENS FURENT VICTORIEUX PAR 5 A 0.

PAR 4 A 1, L'ÉQUIPE DE L'OLYMPIQUE A GAGNÉ SON MATCH CONTRE LE C. A. DE PARIS. CETTE PARTIE FUT JOUÉE SOUS LA PLUIE, LE 18 AVRIL, A PARIS, AU STADE BERGEYRE.

LA FINALE DE LA COUPE D'ANGLETERRE D'ASSOCIATION FUT JOUÉE, LE 24 AVRIL, A STANDFORD BRIDGE, DEVANT 50.000 SPECTATEURS. ASTON VILLA GAGNAIT PAR 1 A 0.

L'ÉQUIPE DU C. S. DU STADE OLYMPIQUE BITERROIS, CLASSÉE EN 1/4 DE FINALE DE LA COUPE D'OR DU MIDI, TRIOMPHA PAR 2 BUTS A 1, DE L'UNIO SPORTIVA DE FIGUERAS.

Si, par contre, nous consentons à ne pas nous retirer de la Fédération Internationale de Football-Association, quittes à ne pas matcher contre les Allemands et les Autrichiens, suivant l'habitude d'avant la guerre, les neutres nous accueilleront à bras ouverts, et nous entraînerons avec nous la Belgique et l'Italie, les Tchéco-Slovaques, et les Yougo-Slaves. Qui ne voit qu'ainsi la France deviendrait la clef de voûte d'une nouvelle fédération internationale du continent ? Pour nous obliger à rester dans le sillage de l'Angleterre, on parle de loyalisme et de patriotisme. Mais est-ce que justement l'amour du pays ne pousse pas à être fier de lui et de son indépendance, et à le mettre à la tête d'un mouvement sportif d'une importance indéniable ? Et si les Anglais nous sont supérieurs en football, comme ils le sont dans presque tous les sports, nous trouverons, en dehors d'eux, sur le continent, des adversaires valeureux, qui sont plus souvent nos maîtres que nos rivaux. A l'heure qu'il est, nous ne pouvons nous prétendre meilleurs qu'aucune équipe nationale du continent.

Un autre argument des anglophiles est qu'aux congrès de la F. I. F. A., nos représentants voisineraient avec ceux des empires centraux. Mais un homme sensé a-t-il jamais songé sérieusement à faire disparaître de la surface du globe les Allemands, les Autrichiens et les Hongrois ? Croit-on que si les relations industrielles et commerciales reprises, les relations intellectuelles resteront rompues ? Et le voisinage avec nos anciens ennemis serait purement occasionnel et platonique, puisqu'en fait les équipes alliées et ennemies ne seraient jamais opposées l'une à l'autre !

Reste la crainte d'une scission dans le football français, qu'on agite comme un épouvantail, sans grand succès d'ailleurs. Les joueurs, en effet, qui sont directement intéressés, sont bien décidés à défendre leur droit de jouer les uns contre les autres. Sans distinction de clan ou de parti. Il semble assez normal que leur avis soit prépondérant.

En définitive, toutes les raisons semblent convier la Fédération Française de Football-Association à adopter le point de vue des neutres, au risque d'être infidèle à l'Angleterre. D'ailleurs celle-ci, qui a répandu ses menaces d'exclusion sans avoir consulté au préalable les différents clubs intéressés, est-elle bien certaine d'avoir agi conformément aux vœux de ces derniers ?

Résultats techniques.

- 5 avril. — Rouen. Angleterre bat France par 5 à 0.
- 11 avril. — Bordeaux. C. A. de Paris bat V. G. A. du Médoc par 2 à 1. — Lyon. Havre A. C. bat A. S. de Cannes par 2 à 0.
- 18 avril. — Rennes. Paris bat l'Ouest par 5 à 0.
- 26 avril. — Paris. Armée anglaise bat Armée française par 1 à 0.

COURSE À PIED

Résultats techniques.

- 3 avril. — Belfort. Cross des cinq nations. Classement : 1er Wilson ; 2e Voss ; 3e Fressmann. Classement par équipes : 1re Angleterre, 38 points ; 2e Irlande, 70 ; 3e Ecosse, 114.
- 11 avril. — Paris. Championnat de France professionnel (16 km. 500) : 1er J. Vermeulen, en 1 h. 3, 24" ; 2e E. Waltispurger ; 3e G. Longchal.
- 18 avril. — Bruxelles. Cross country France-Belgique (12 km.). Classement individuel : 1er Guillemot, en 43' 25" ; 2e G. Heuet à 100 mètres ; 3e L. Bouchard. Classement par équipes : 1re France 43 points ; 2e Belgique, 93 points.

LE CROSS FRANCE-BELGIQUE, DISPUTÉ A BRUXELLES, A ÉTÉ L'OCCASION D'UNE BELLE VICTOIRE POUR GUILLEMOT ET POUR L'ÉQUIPE FRANÇAISE. L'ARRIVÉE DE GUILLEMOT.

LE BOXEUR CANADIEN FRANÇAIS, EUGÈNE BROSSEAU (AU MILIEU), QUI A RENCONTRÉ A HALIFAX AVEC SUCCÈS LE CANADIEN ANGLAIS RODDY MC RONALD.

L'ÉQUIPE FRANÇAISE FÉLICITÉE APRÈS SA VICTOIRE DANS LE CROSS FRANCE-BELGIQUE, COURU LE 18 AVRIL. GUILLEMOT FINISSAIT PREMIER DEVANT G. HUET ET BOUCHARD.

GOLF

CE QUE LES ANGLAIS PENSENT DE MASSY

ARMAND Massy, par la supériorité de son jeu, a mérité le titre de meilleur golfer du monde en 1907. C'était à Hoylake, le vent soufflait avec une telle violence qu'il eût semblé que le sort dût favoriser J.-H. Taylor, mais, il en fut autrement et Massy le battit par deux coups, 6 contre 4, ce qui était remarquable par un tel temps !

On a dit que c'est son habileté à manier la « driving cross » qui a valu à Massy le championnat mais, il est un fait certain, c'est qu'il mania tous ses clubs pendant une semaine avec la même adresse.

Un trait caractéristique du jeu de Massy est le curieux mouvement du pied gauche, mouvement qui est, de toute probabilité le secret de la liberté de ses coups. A aucun moment, on ne peut surprendre dans son jeu de la tension, de la raideur et ceci tient au mouvement souple de son pied gauche, qui n'exerce aucune pression sur le swing. Il y a aussi une autre particularité, étrangère à tous, sauf à Sandy Herd. Quand Massy a atteint le point culminant du swing, son talon gauche se trouve dirigé vers la ligne de départ, cela tient à un souple mouvement en dedans du genou droit, lui permettant de revenir en équilibre à sa première position après le swing, ce qu'il ne pourrait faire s'il tordait son talon et pesait de tout son poids du côté gauche.

Une explication possible du curieux mouvement du pied gauche est qu'il l'aide à éviter et un pivotement et une tension du corps, ceci est le secret du jeu de Massy : éviter la tension et la fatigue des muscles, deux choses qui peuvent faire perdre l'équilibre et diminuent le sens de l'à-propos. Massy a, comme tous les bons joueurs de golf, l'extrémité ferme et les mains placées dans une position correcte, bien que, à mon sens, il y ait trop d'espace entre le pouce droit et l'index droit, ce qui peut faire glisser le club au moment où il atteint le « sommet » du swing... et doit songer au voyage de retour.

Informations.

L'ÉQUIPE britannique, qui doit rencontrer le 7 août, aux Etats-Unis, l'équipe d'Amérique, est composée de MM. Harry Vardon, Edward Ray, Abe Mitchell, George Duncan, Laurence Ayton, Charles Mayo et G. Sherlock.

MAIN droite ou main gauche ? Cette question qui passionne tous les adeptes du golf sera commentée dans notre prochain numéro, par les joueurs les plus réputés.

BOXE

HIGGINS, LE NOUVEAU CHAMPION

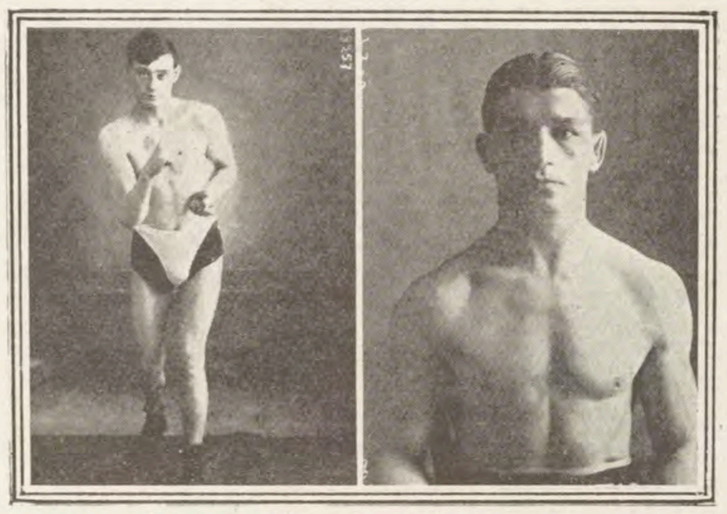
LE 31 mai, notre champion national Ch. Ledoux va rencontrer au Holborn Stadium de Londres le nouveau champion d'Angleterre. Nous donnons ci-dessous l'opinion de notre confrère anglais Boxing sur le prochain adversaire de Ledoux :

Nous classons Jim Higgins comme un des plus grands pugilistes modernes — et à moins que nous nous trompions complètement, nous sommes sûrs que notre confiance en lui sera plus que justifiée dans l'avenir. Sa victoire sur Harold Jones n'a pas été l'effet du hasard, la manière dont il termina le combat fut plus qu'expressive.

Certains experts se sont étendus sur le rôle que jouèrent les droits de Jim, ce fut d'après eux ce qui décida de l'issue de la lutte. Mais nous avons surtout été impressionnés par la façon dont il tient sa « droite ». Dans les premiers rounds et en somme dans la première moitié de la lutte, il était visiblement satisfait de « balancer » son adversaire. Personne ne nous a parlé du « Chin-Chopper », ainsi que s'exprimait Tom Sayers, mais Jones en sut quelque chose.

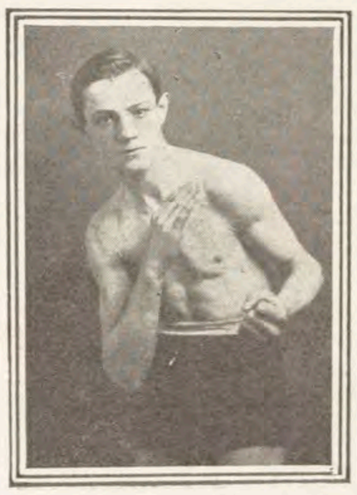
Higgins nous a montré qu'il sait non seulement se servir de ses deux poings, mais aussi qu'il use de son *gauche* de façon supérieure. Il refermait son gant chaque fois qu'il s'en servait, répondant aux attaques de Jones par des « punchs » froidement appliqués ; c'est cette gauche qui a été la cause de sa victoire ; il « sapa » la force de Jones et fit de sa droite l'usage le plus sage et le plus profitable, la *montrant* plus qu'il ne s'en *servait*. Il est extraordinaire de rencontrer chez un homme aussi jeune, un tel « contrôle sur soi-même; il sait ménager ses forces et agit lentement, maître de tous ses gestes. Il ne se sert pas de sa main droite très souvent, afin de dérouter son adversaire, mais il l'oblige à fixer son attention sur elle, afin de rester libre de sa gauche et oblige l'homme qui est devant lui à courir autour du « ring » chaque fois que ce dernier veut esquiver le geste qu'il redoute de la main droite... Jim est un grand lutteur doublé d'un diplomate.

LES CHAMPIONNATS MILITAIRES DE GYMNASTIQUES ONT ÉTÉ REMPORTÉS PAR L'ÉCOLE SPÉCIALE MILITAIRE DE ST-CYR. DE G. A D., BONNESŒUR, BRUNELLI, BERGEZ, GARDET.



MANCEAU (A GAUCHE), GRASSI (A DROITE), SONT LES FAVORIS DE LA COMPÉTITION POUR L'ATTRIBUTION DU TITRE DE CHAMPION DE FRANCE CATÉGORIE POIDS PLUMES.

LE R. C. A REMPORTÉ UNE NOUVELLE VICTOIRE EN TRIOMPHANT DU GRAND CROSS-COUNTRY DE ST-SÉBASTIEN. DE GAUCHE A DR. VIGNEAUD, DE NYS, KEYSER, BOUCHARD.



LE 24 AVRIL, AU CIRQUE DE PARIS, CRIQUI A TRIOMPHÉ DE L'AMÉRICAIN JOE MENDELL.

LE CROSS DES CINQ NATIONS FUT GAGNÉ PAR WILSON (A GAUCHE), DEVANT VOSS.

Résultats techniques.

·C 17 avril. — Cirque de Paris. Criqui bat Joe Mendell par knock-out au 12e round.

·C 21 avril. — Paris (salle Wagram). Championnat de France poids plumes (quarts de finale). Dupré bat Dorgueille aux points, Juliard bat Husson aux points, Manceau bat Alf. Francis aux points, Grassi bat De Bève, abandon au 6e round.

·C 28 avril. — Cirque de Paris. Johny Coulon bat Juliard par knock-out au 2e round.

YACHTING

LE HOUSE-BOAT

LE house-boat est le composé de l'élégante propreté d'un yacht et du large confort d'un cottage anglais, et si l'on veut sur la large terrasse de son pont, on peut y adjoindre la grâce embaumée d'un jardin.

Tous ceux qui ont eu l'occasion de remonter la Tamise au-dessus de Londres se souviennent avec plaisir du ravissant spectacle des house-boats rivalisant entre eux par l'éclat de leurs cuivres, de leurs panneaux vernis et par la profusion des fleurs qui les couvraient de taches multicolores.

A cette pensée, on se dit : pourquoi Londres et pourquoi pas Paris. Dans l'admirable voie d'eau bordée de palais qui coule depuis le Louvre jusqu'au Trocadéro, au lieu de ces quais déserts livrés aux seuls ébats des tondeurs de chiens et des coupeurs de chats, je vois des house-boats s'alignant des deux côtés du fleuve, les uns club-house de nos grandes sociétés de navigation ou de tourisme, les autres appartenant à des particuliers qui auraient résolu ainsi la crise du logement et la crise de la construction.

Pour cela que faut-il ? Galvaniser les règlements absurdes de la direction du port de Paris : obtenir que les déchargements de pierre et de bois, les tas de briques et de sable soient reportés en amont ou en aval et laisser aux house-boats battant le guidon de leurs clubs respectifs le soin de mettre un peu plus de beauté, de couleurs et d'élégance sur cette voie unique où se reflètent les hauts toits

du Louvre, les arbres des Tuileries et la floraison du Cours la Reine.

Le Touring-Club de France s'est déjà occupé de la question house-boat : il a fait un concours de fleuve qui a été très réussi. Il faudrait maintenant qu'après nous avoir fait entrevoir les charmes du house-boat, il nous procure par sa grande et laborieuse influence une place au soleil... au soleil du cœur de Paris. — JEAN SAVOYE.

Informations.

LA goëlette classe A *Margherita* à M. S. Joël, vainqueur de *Westward*, *Meteor*, etc., est mise en vente aux enchères dans le courant de mai. C'est certainement le plus beau voilier de plaisance à flot dans le monde entier.

LE 23 mètres *J. L. Shamrock II* gréé provisoirement en yacht, est parti sans escorte pour New-York où il doit servir d'entraîneur au *Shamrock IV*, challenger de la Coupe America.

Résultats techniques.

Course-croisière Lyon-Monaco. 1re étape, Lyon-Avignon (241 km.) : 1er Cruisers Despujols I (Soriano) en 3 h. 1' 56" ; 2e Despujols II (Despujols) en 4 h. 41' 38" ; 3e Roland Garros (Dubonnet) en 6 heures. Glisseurs : 1er Floflo (Bienaimé) en 3 h. 58' 31" ; 2e Gao (Guitton) en 4 h. 10' 45" ; 3e De Lambert en 4 h. 54' 41'. — 2e étape : Avignon-Toulon, interrompue à Saint-Louis pendant 48 heures à cause du mauvais temps. 1er Despujols I en 3 h. 17' ; 2e Despujols II en 3 h. 22' — 3e étape : Toulon-Monaco (170 km.) : 1er Despujols I, en 1 h. 56' 45" ; 2e Despujols II, 2 h. 57' 13" 2/5 ; 3e Roland-Garros, en 5 h. 13' 47" 2/5. Classement général, catégorie des canots au-dessus de 10 mètres : 1er Despujols I, en 9 h. 19' et Despujols II, en 11 h. 3' 48". — Catégorie des canots au-dessous de 10 mètres : 1er Roland-Garros, en 16 h. 53' 47" 2/5.

Meeting de Monaco. Course canots de 21 pieds (34 km.) : 1er Angela en 55' 19" ; 2e Cockleshell, en 55' 25".

Prix de l'Entente cordiale, canots de 21 pieds (25 km.) 1er Vicuna, en 48' 59" 2/5 ; 2e Vixen, en 50' 13" 3/5.

Epreuve d'hydro-glisseurs, (25 km.) : 1er De Lambert, en 31' 38" ; 2e Floflo ; 3e Bayard.

Championnat de la mer. 1re manche (25 km.) : 1er Despujols II en 21' 22" ; 2e Despujols I, en 21' 50" ; 3e Nieuport-Hispano ; 2e manche (75 km.) : 1er Despujols III, en 1 h. 4' 59" 2/5 ; 2e Nieuport-Hispano en 1 h. 5' 15" 2/5 ; 2e Despujols II ; 3e manche (150 km.) : 1er Despujols I, en 2 h. 3' 22" ; 2e Nieuport-Hispano ; 3e Despujols II. Classement général par points : 1er Despujols III (51 pts) ; 2e Despujols I (48 pts) ; 3e Nieuport-Hispano (46 pts) ; 4e Despujols II (41 pts).

Si l'on eût établi le classement par addition des temps, on aurait eu : 1er Nieuport-Hispano, en 3 h. 32' 15" 3/5 ; 2e Despujols I, en 3 h. 39' 16" 4/5 ; 3e Despujols II, en 3 h. 42' 43" 1/5 ; 4e Despujols II (le gagnant du championnat), en 4 h. 21' 23' 4/5.

Championnat des 21 pieds : (20 milles marins) : 1er Vicuna, en 56' 46" ; 2e Vixen, 1 h. 24" 4/5. — Handicap-Ommium : 1er Roland-Garros ; 2e Despujols III ; 3e Despujols II.

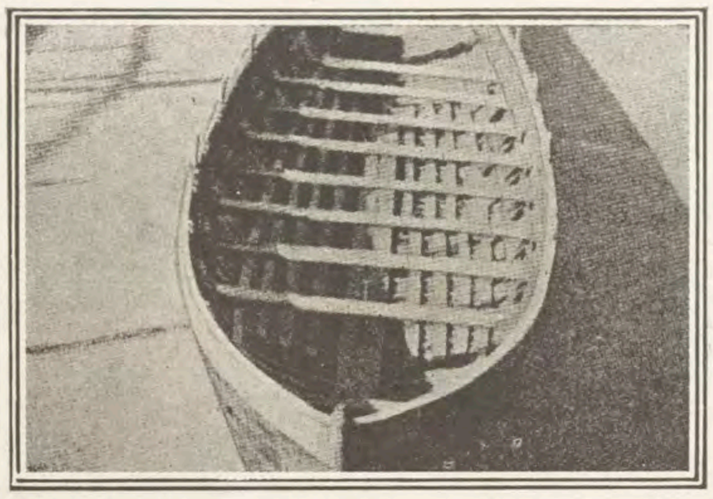
Record du mille marin. Despujols III, en 13" 4/5, moyenne, 104 km. 388 à l'heure. (Record mondial.)

AVIRON

UNE RELIQUE DU MATCH OXFORD-CAMBRIDGE

LE récent match des Universités d'Oxford et de Cambridge a ramené l'attention sur cette traditionnelle manifestation du rowing anglais dont la fondation remonte à près d'un siècle dans l'histoire de l'aviron. Mais sait-on que l'embarcation dans laquelle fut gagné le premier match, en 1829, existe toujours et qu'elle est précieusement conservée à Oxford depuis... 1913 ?

Comment cette embarcation historique, dont on ne possédait plus la moindre trace, s'est trouvé préservée de la destruction et a-t-elle été découverte par un « Old Bleue » d'Oxford, M. Pitman, chef de nage des équipes victorieuses dans les matches de 1892, 1894 et 1895, juge-arbitre du match de cette année ? C'est simple et pourtant



L'EMBARCATION QUE MONTAIT L'ÉQUIPE D'OXFORD EN 1829, LORS DU PREMIER MATCH DES UNIVERSITÉS. CETTE YOLE FUT RETROUVÉE EN 1900, A CRAGANOUR, PAR M. PITMAN.

inimaginable, d'après le récit qu'en fit, deux ans avant la guerre, l'auteur de cette heureuse découverte.

En 1900, M. Pitman chassait à Craganour, sur les bords du lac Rannock, dans une propriété de M. Robert Menzies qui, avec son frère, M. Fletcher Menzies, ont laissé un nom célèbre dans les annales de l'aviron et des Régates d'Henley. Tous deux faisaient partie du huit d'Oxford qui remporta le match en 1842. Ils étaient, l'année suivante, le match n'ayant pas été couru, de l'équipe d'Oxford qui, à Henley, remporta le Grand Challenge en des conditions restées mémorables. Fletcher Menzies, le chef de nage, se trouva gravement indisposé au moment de monter en bateau pour disputer la finale du « Grand », et les concurrents n'ayant pas autorisé l'embarquement d'un remplaçant, invoquant les règlements lesquels interdisent toute modification dans la composition des équipes ayant pris part aux éliminatoires, M. Robert Menzies, qui était au sept, pris la place de son frère à la nage et fut remplacé à son banc par le rameur de pointe dont le siège resta inoccupé, ce qui prouve une fois de plus que les rameurs des Universités sont habiles à ramer de chaque bord. L'équipe ainsi réduite à sept rameurs se mit en ligne et arriva première par trois longueurs sur sa rivale.

Donc, chassant à Craganour, en 1900, M. Pitman surpris par la pluie, se mit à l'abri dans un hangar assez obscur pour qu'il ne put tout d'abord distinguer les objets qui s'y trouvaient déposés. Au bout d'un moment, alors que ses yeux s'accommodaient au milieu, il se rendit compte qu'au-dessus de sa tête une embarcation de formes anciennes était suspendue. Poussé par la curiosité, il l'examina en s'éclairant avec une lanterne et il se forma cette conviction qu'il devait être en présence d'un ancien bateau de courses comme il en avait vu représentés sur de vieilles gravures.

Le hasard voulut qu'à quelque temps de là, M. Pitman rencontrât, à Edimbourg, M. Robert Menzies, alors âgé de plus de quatre-vingts ans ; il ne pouvait manquer de l'interroger sur l'embarcation de Craganour. Il apprit ainsi que le bateau miraculeusement retrouvé était la yole dans laquelle Oxford avait gagné le premier match des Universités.

— Lorsque mon frère et moi étions à Oxford, en 1841, ajouta M. Robert Menzies, la yole était abandonnée dans un garage de la Tamise ; nous en fîmes l'acquisition et l'envoyâmes où vous l'avez vue. Une fois, nous sortîmes dedans avec des serviteurs, et depuis, elle n'est plus retournée à l'eau.

Peu après, M. Pitman fit part de sa découverte à deux de ses amis, Oxonians comme lui, M. Sherwood, trésorier de l'O. U. B. C., et M. Guy Nichalls, l'ex-champion sculler, tous deux très intéressés dans la recherche des antiquités du rowing, et il fut convenu qu'on saisirait la première occasion qui se présenterait de tenter l'acquisition de la glorieuse embarcation pour lui faire prendre place dans le Musée d'Oxford.

Cette occasion se présenta au bout de treize années, lorsque, en 1913, la yole historique fut portée dans la vente des propriétés provenant de la succession de M. Robert Menzies. L'embarcation, ainsi qu'un jeu d'avirons tout au moins contemporains, furent adjugés pour la somme de 300 francs. Et, transportée à Oxford le 4 novembre 1913, elle reprenait sa place dans le garage après une absence qui n'avait pas duré moins de quatre-vingt quatre années.

L'authenticité de l'embarcation ainsi retrouvée par M. Pitman, loin de la Tamise qui avait été son berceau, ne pouvait faire le moindre doute, ne fut-ce que par les déclarations très nettes de M. Robert Menzies ; mais on tint quand même à ajouter aux affirmations de son acquéreur de 1841, un contrôle des plus minutieux.

Par exemple, il ne fut pas difficile de retrouver dans les archives, dans les comptes rendus d'autrefois, dans les correspondances privées de l'année du premier match, l'origine de cette vénérable embarcation. Elle avait été construite par Stephen Davis, en 1828, pour Auriol College, lequel l'avait cédée, après s'en être servi six fois en course, aux rameurs d'Oxford pour le match de 1829. Ces détails sont d'une rigoureuse exactitude. Or, on retrouva le nom du constructeur gravé sur le banc du barreur. Les lithographies du temps représentent le bateau vainqueur de 1829, la coque peinte en vert et la yole retrouvée était couverte de peinture noire. Mais il suffit de gratter cette couche superficielle pour mettre à jour la couleur verte de ses premières années. La longueur de l'embarcation fournit encore un élément de confirmation. Aucun doute ne pouvait exister : on se trouvait bien devant le bateau de 1829.

Cette embarcation est à clins, avec neuf bordages en spruce de chaque côté. Sa longueur est de 13 m. 80. Les avirons sont droits, à longue et étroite pelle ; celui du cinq ne mesure pas moins de 4 m. 65. Lorsque ces avirons étaient en place, dans leurs dames, la poignée atteignait le bord opposé. Sur les bancs, fixes bien entendu, on voit la place des chevilles qui étaient destinées à obliger le rameur à se maintenir à l'extrémité du banc, le plus loin possible, par conséquent, de la dame de nage, afin qu'il pût utiliser toute la longueur du bras de levier.

Cette glorieuse relique est pieusement considérée à Oxford où tout ce qui rappelle le souvenir des temps passés est tenu en grande considération et retient le respect des jeunes Oxonians anxieux de ressembler aux meilleurs de ceux qui les ont précédés à l'Université. — E. TOULOT.

ÉQUITATION

LA REPRISE DU CONCOURS HIPPIQUE (1)

LES présentations ont eu lieu, comme d'habitude le matin, réparties en trois catégories : taille supérieure à 1 m. 60, taille de 1 m. 55 à 1 m. 60, taille inférieure à 1. m. 55, chacune de ces classes étant subdivisée en deux sections suivant l'âge : 4 ans, 5 et 6 ans.

Pour les chevaux d'attelage, la S. H. F. a virtuellement supprimé, et avec raison, les chevaux de 1 m.65 et au-dessus, qui formaient la classe des carrossiers démodés, n'ayant plus raison d'être depuis la locomotion automobile et dont on ne trouve plus que quelques spécimens dans les écuries royales ou officielles.

(1) *Voir page 30, le début de cet article.*

LA SOCIÉTÉ HIPPIQUE L'ÉTRIER A DONNÉ AU MANÈGE DE KERBRECH SA PREMIÈRE RÉUNION D'APRÈS-GUERRE. LE PROGRAMME, TRÈS COMPLET, COMPRENAIT DES MOUVEMENTS D'ENSEMBLE ET DU TRAVAIL DE HAUTE ÉCOLE. DE GAUCHE A DROITE : 1. TRAVAIL AU GALOP EN DEUX REPRISES PAR LES OFFICIERS DU 11e CUIRASSIERS. — 2. L'ÉQUIPE DU 4e DRAGONS, QUI GAGNA LA COUPE CHALLENGE REPRÉSENTÉE PAR LE " DUGUESCLIN " DE FRÉANT. — 3. LE TRAVAIL DE MANÈGE DE L'ÉQUIPE D'OFFICIERS DU 11e CUIRASSIERS.

Les chevaux d'attelage étaient représentés par 73 sujets .La 7e classe, taille supérieure à 1 m.60 avec 26 engagements, était assez disparate.

La 8e classe, 1 m. 55 à 1 m. 60, avec 32 engagements, était certainement la meilleure. Il y avait là quelques chevaux très brillants et vite en même temps, capables de faire un excellent service de route.

La 9e classe (taille inférieure à 1 m. 55), avec 15 engagements, était la moins nombreuse, celle répondant le moins aux besoins du jour, composée en général de norfolks croisés normands, chevaux extrêmements brillants, mais n'ayant pour la plupart aucune vitesse : chevaux essentiellement de luxe et de parc.

Les présentations des chevaux de selle ont été très appréciées.

Les poids légers étaient constitués en grande partie par les anglo-arabes ou issus au moins d'un côté d'anglo-arabes dont on connaît toutes les qualités.

Les poids moyens, les plus nombreux, constituaient un ensemble et un modèle homogène.

Pour les poids lourds, la difficulté subsiste toujours d'obtenir l'homogénéité avec du volume et du sang. Produits surtout en Normandie, en Bretagne, en Vendée et dans le Charollais, nul doute qu'ils ne soient en progrès dans les concours futurs.

Les épreuves individuelles au galop de Bagatelle, sur 1.400 et 1.800 mètres pour les 4 ans, 5 et 6 ans, avec sauts d'obstacles de 0 m. 90 environ, ont permis de juger les chevaux d'après leur allure, qualités de franchise, d'adresse, de puissance, de sécurité, mais certaines décisions du jury ont provoqué quelque étonnement.

Pour ces présentations de chevaux de selle, il serait à souhaiter que les juges, afin de se faire une opinion utile, montassent eux-mêmes les chevaux qu'ils ont à classer. A Dublin, on a vu un juge monter 16 chevaux dans la même matinée : à Londres, lord Londesdale se mettait en selle sur n'importe quel cheval.

Encouragés par notre façon de procéder, certains concurrents n'arrivent-ils pas à fausser en quelque sorte l'œil du jury en se servant de selles à panneaux droits, de façon à avantager l'épaule, et en endossant des redingotes à pans exagérés pour masquer la longueur du rein, laquelle ne semble pas d'ailleurs constituer un défaut capital si elle est en rapport avec les rayons de la hanche et de l'épaule ?

En dehors de ces quelques remarques, disons encore que le succès du concours a été très grand, grâce au zèle infatigable du baron du Teil et de son Comité et que des affaires s'y sont traitées, qui auraient pu être cependant plus nombreuses. — E.-G. Sée.

L'ÉTRIER A REPRIS SES RÉUNIONS

La Société l'Étrier, reprenant ses traditions d'avant-guerre, donnait en son manège Favrot de Kerbrech, sa fête annuelle, le 13 avril, le lendemain de la clôture du concours hippique.

La réunion, fort réussie, avait attiré un parterre de généraux : les généraux Féraud, représentant le ministre de la Guerre, Berdoulat, gouverneur militaire de Paris, Trubat, directeur de la cavalerie, Blacque Belair, Serrigny, Delavigne, de Mitry, de Lastours, de la Garenne.

Le programme comprenait des mouvements d'ensemble et du travail de haute école.

Ce furent d'abord, les présentations de chevaux d'armes, en équipes régimentaires, montés par officiers et sous-officiers effectuant le travail de manège habituel, aux deux mains et sur les deux pistes, aux trois allures.

La note générale peut être celle-ci : ensemble très homogène aussi bien comme dressage et travail que comme modèles et allures.

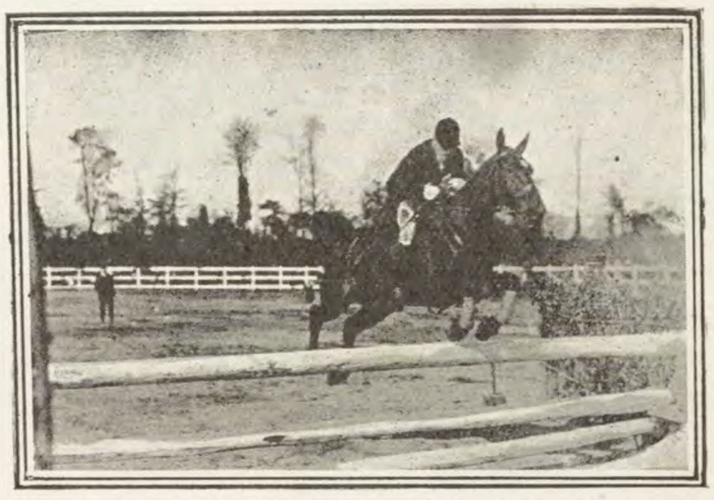
Les équipes étaient composées par les officiers des 11e cuirassiers, 6e et 16e dragons, 5e chasseurs, 2e hussards.

Le Jury décerna la Coupe challenge, le Duguesclin de Frénnet, au 6e dragons qui en deviendra le détenteur définitif s'il la mérite trois années successives.

Ce fut aux sous-officiers du même régiment qu'échut, en dépôt, dans les mêmes conditions, la Coupe challenge représentant la victoire de Marquet, qu'ils gagnèrent contre les 11e et 12e cuirassiers, 4e hussards.

Dans la deuxième partie du programme, nous signalerons le beau travail de haute école de M. Franchomme, sur Rayon d'Or, pur sang alezan, très brillant, d'une élégance et d'une distinction rares, de l'adjudant Tessier sur Giaour, le cheval du général Nivelle, du commandant de Négraval sur Electrique, du capitaine Margraff sur La Peste, du capitaine Polegry sur Navette.

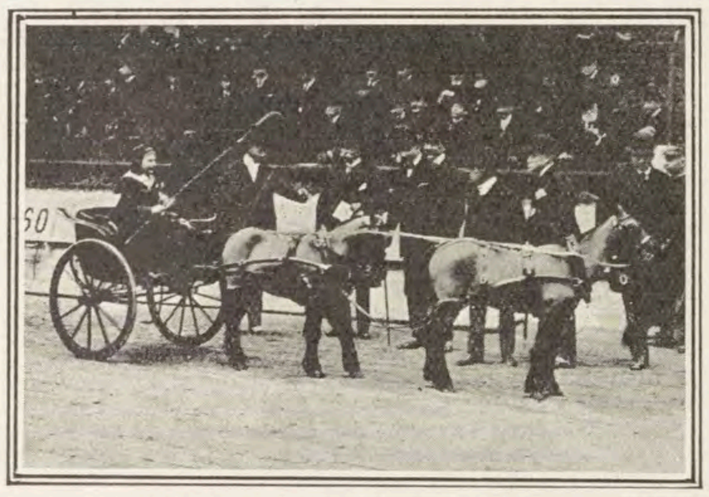
En résumé, très jolie réunion de début : l'Étrier promet mieux encore pour l'année prochaine.



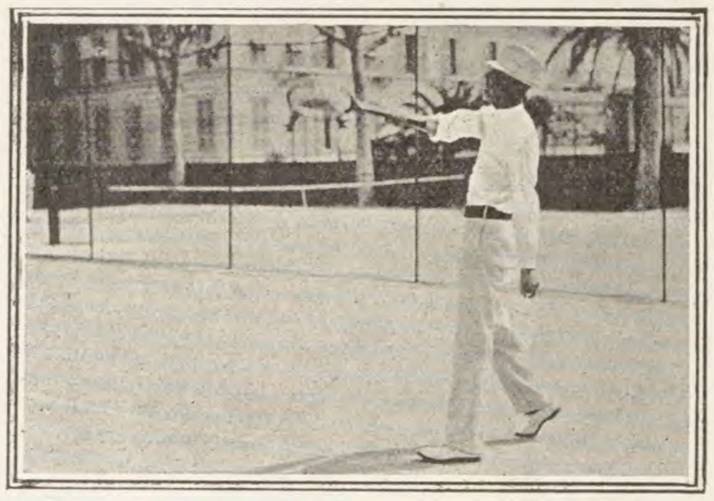
LE CONCOURS HIPPIQUE ORGANISÉ A BORDEAUX PAR LA V. G. A. DU MÉDOC, SUIVI PAR UN NOMBREUX PUBLIC, A ÉTÉ RÉUSSI. JIM, A M. CORNET, GAGNANT DU PRIX DES DRAGS.

M. DE BRÉMOND, DE LA SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT, EST DÉCÉDÉ LE 9 AVRIL.

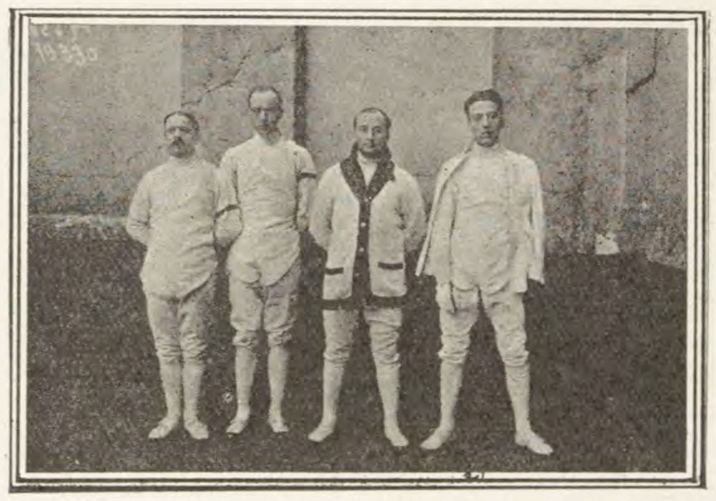
M. JEAN TOULOUT, L'ARTISTE DRAMATIQUE, A REMPORTÉ LE TOURNOI D'ÉPÉE DE NICE.



CE GRACIEUX TANDEM, ATTELÉ DE DEUX PONEYS MINUSCULES, PRÉSENTÉ PAR MLLE CARON, (9 ANS), A OBTENU UN TRÈS GROS SUCCÈS AU CONCOURS HIPPIQUE DE PARIS.



LE ROI DE SUÈDE, APRÈS UN SÉJOUR A PARIS, S'EST RENDU A NICE. GRAND AMATEUR DE TENNIS, IL SE LIVRE CHAQUE JOUR A SON SPORT FAVORI SUR LES COURTS DE SON HOTEL.



L'EXCELLENTE ÉQUIPE DE LA SALLE BAUDRY VICTORIEUSE A ANVERS DU CERCLE DE LA CONCORDE. DE GAUCHE A DROITE, GRÉGORIO, HEIDÉ, JOË BRIDGE, DE GALIA.

Informations.

La Société Hippique du Touquet Paris-Plage organise son treizième concours annuel du 11 au 18 juillet 1920.

Les officiers des 1er, 2e, 3e corps d'armée et du gouvernement militaire de Paris sont autorisés à y prendre part.

TENNIS

LE MATCH PARIS-LONDRES

Le match Paris-Londres. qui avait été interrompu pendant la guerre, s'est rejoué le mois dernier au Tennis-Club de Paris. Les deux villes ayant chacune triomphé deux fois, c'est en quelque sorte la belle qui s'est disputée.

Les anglais qui avaient envoyé une bonne équipe, qui comprenait dans ses rangs : J.-C. Parke, A.-W. Gore et Ingram en classe A et Ropper-Barrett, Turnbull, Watt et Prebble en classe B, furent cependant nettement surclassés par l'équipe parisienne, composée de Gobert, Decugis, Laurentz et de Germot, Brugnon, Dupont. Dans la classe A, Gobert et Laurentz, gagnèrent leurs matchs sans perdre un set, et Decugis battit facilement Gore et Ingram, mais donna partie gagnée à J. C. Parke. En classe B, Brugnon, en très bonne forme eut raison de ses trois adversaires ; Germot fut vainqueur de Ropper-Barrett et de Watt, mais succomba contre Turnbull, Dupont, légèrement surentraîné et jouant sans confiance, perdit, contre Barrett et Turnbul! et ne gagna contre Watt, que par abandon de celui-ci au 5e set.

En double, Gobert-Laurentz, Decugis-Germot et Brugnon-Dupont, étaient les trois paires françaises ; du côté anglais ; Parke-Turnbull, Gare-Barrett et Prebble-Ingram, avaient été choisis. Gobert-Laurentz et Brugnon-Dupont celui-ci se réhabilitant, complètement de ses parties de simple) gagnèrent leurs trois parties ; Decugis-Germot après avoir battu, Gore-Barrett et Prebble-Ingram durent s'incliner devant Parke Turnbull, après une très jolie partie, où Turnbull, fut le meilleur homme sur le terrain. En résumé, grosse supériorité des joueurs parisiens ; qui avaient, il est vrai, l'avantage de jouer chez eux, Très bonne organisation du Tennis Club de Paris, qui en fut récompensé, par la nombreuse assistance qui se pressa, autour des courts, pendant les quatre jours du match. —W. Laurentz.

LES CHAMPIONNATS INTERNATIONAUX DE FRANCE

Les championnats Internationaux de France se sont joués immédiatement après le match Paris-Londres.

En simple, le tirage au sort avait séparé les principaux joueurs, de la façon suivante : Gobert, Guillemot, Aymé, occupaient le haut de la liste, Laurentz, le joueur danois Tegner et Danet se trouvaient en bas. Une fois de plus, les deux vieux rivaux, Gobert et Laurentz se retrouvèrent en finale : finale qui donna lieu a une très belle partie, où Laurentz, très en forme, ne fut battu qu'au 5e set. En double, Gobert-Laurentz rencontrèrent Germot-Dupont et furent vainqueurs par trois sets à rien. Le mixte qui avait réuni de très bonnes paires, telles que, Mme Golding-Laurentz, Mlle d'Ayen-Gobert, Mlle Conquet-Dupont, Mme Vaussard-Tegner et Mme Danet-Germot, fut l'apanage de Mme Golding-Laurentz battant en finale Mlle Conquet-Dupont, qui eux, avaient disposé de Mlle d'Ayen-Gobert. Mme Golding, gagna le simple de dames, triomphant de Mme Vaussard en trois sets et le double de dames revint à Mmes Golding-Vaussard.

Informations.

Aussitot après les épreuves du T. C. P., Gobert est parti à Londres, pour jouer les championnats du Queen's club, sur courts couverts. Il en fut le grand vainqueur, gagnant le simple et le double.

En simple, il battit le tenant. P. M. Davson, par 3 sets à rien et en double, avec le joueur australien Lycett comme partenaire, il triompha de Davson-Mavrogordato en 5 sets.

Le nouveau tirage au sort de la coupe Davis, a fait tomber la France contre l'Amérique au 1er tour ; nul doute, que les joueurs français, ne soient ravis de se rencontrer, avec ces fameux américains, que nous n'avons pas encore vus en Europe et dont on dit tant de bien.

L'équipe américaine qui jouera la coupe Davis, sera probablement composée de Johnston, Tilden, Murray et R.-V. Williams.

Voici d'après Wallis-Myers, l'éminent critique anglais de tennis, la liste des dix premiers joueurs du monde : 1. Johnston, 2. Patterson, 3. Gobert, 4. Tilden, 5. Brookes, 6. Kingscote, 7. R.-N. Williams, 8. Davies, 9. Davson, 10. W. Laurentz.

Résultats techniques.

- Championnat simple hommes ; Gobert bat Laurentz. 6-1 + 4-6 + 1-6 + 6-3 + 6-2.
- Championnat simple dames ; Mme Golding bat Mme Vaussard, 5-7 + 6-3 + 6-1.
- Championnat double hommes ; Gobert-Laurentz bat Germot-Dupont, 6-4 + 6-4 + 9-7.
- Championnat double mixte ; Mme Golding-Laurentz bat Mlle Conquet-Dupont, 6-1 + 6-4.
- 6 avril. — Paris. Paris bat Londres par 22 victoires à 6.

NATATION

LES DIFFICULTÉS AUXQUELLES SE HEURTENT LES PROGRES DE NATATION EN FRANCE

En France, en général, on apprend à nager au cours de villégiatures passées au bord de la mer. Comment en pourrait-il être autrement ? De tous les pays civilisés le nôtre est le plus en retard au point de vue bassin de natation. Visitez l'Allemagne, la Belgique, l'Angleterre, l'Amérique, l'Italie et vous y trouverez pour vous délasser des piscines claires, propres, spacieuses, confortables. A Paris, en France, rien de tout cela !

Il vous faudra traverser Paris d'un bout à l'autre pour y découvrir une piscine. Et quand celle-ci sera découverte, entrez-y en ayant soin de vous boucher le nez pour ne point sentir et les yeux pour ne point voir. Le sportif qui a fait de la natation son sport préféré est doué d'une dose de ténacité et d'endurance admirable. Le nageur est à la merci dans toutes nos piscines parisiennes de la tuberculose, et de toutes maladies infectieuses. Et surtout que l'on ne vienne pas me taxer de parti pris. J'ai assez fréquenté, durant ma longue et modeste carrière de nageur, les piscines parisiennes pour être sûr avec preuve à l'appui, de tout ce que j'avance ici.

Je voudrais et je demande qu'un docteur spécialiste de microbiologie s'en vienne un certain soir à la piscine Ledru-Rollin, sise avenue Ledru-Rollin, dénommée Piscine Municipale, et que le docteur en question prenne au hasard du bassin un litre ou deux de l'eau où s'ébat toute la jeunesse française. Après analyse, si le docteur n'a pas découvert dans cette eau tous les agents habituels des maladies infectieuses, je propose que l'on me transporte immédiatement en Place de Grève et que l'on m'y écartèle avec rage. L'étranger de passage à Paris qui aurait la bonne fortune d'entrer dans un établissement semblable en sortirait écœuré et aurait de l'hygiène française une bien piètre opinion. Et alors que nos gouvernants votent a mains levées d'extraordinaires crédits pour construire des palais de je ne sais quoi, les jeunes Français, eux, pour se baigner et pratiquer le plus complet des sports possèdent d'innommables trous remplis d'eau où se développent les microbes de la typhoïde, de la tuberculose, de la diphtérie. Voilà ou en sont les français de sa Majesté la République IVe !

Depuis longtemps des cris d'alarme ont été poussés, mais l'écho lui-même n'a pas répondu.

Une personne très qualifiée, M. Cuerbois, propriétaire d'un bain de vapeur avec piscine, fait l'impossible depuis quinze années pour obtenir de la ville un terrain près d'une porte de Paris à seule fin d'y construire une piscine digne de la capitale. Ce brave homme, car croyez-moi, il faut être brave pour repousser toutes les idioties de notre bureaucratie, possède les capitaux nécessaires à cette affaire, l'eau pour alimenter continuellement son bassin, les plans, les devis de sa construction, bref tout pour n'avoir plus qu'à marcher : il n'attend que le bon vouloir du gouvernement pour obtenir l'emplacement dont il a besoin.

Et nous continuerons en France, longtemps encore, à pratiquer le sport le plus populaire et le plus démocratique, dans des piscines où le plus vieux des alligators y creverait de dégoût.

L'on ne s'étonnera plus, après le tableau ci-dessus, du peu de succès qu'obtiennent nos compatriotes dans les rencontres internationales. Pour progresser dans ce sport il est besoin d'un entraînement presque journalier. Bien savoir pratiquer les nages de courses est une science qui ne s'acquiert qu'après de longs et laborieux entraînements. Ce pourquoi tous les tritons étrangers nous surclassent de façon aussi dérisoire. Les champions Français ne peuvent s'entraîner régulièrement et avec efficacité que 4 mois dans l'année, c'est-à-dire pendant

TOUT COMME EN FRANCE LES SPORTS FÉMININS PRENNENT EN ALLEMAGNE UNE GRANDE EXTENSION. VOICI UNE ÉQUIPE DANS UNE ÉPREUVE PÉDESTRE DU STADION DE BERLIN.

la seule saison chaude laquelle leur permettra de nager en eau courante.

Je cite un exemple : Pour les olympiades d'Anvers les Américains, les Australiens, les Anglais, les Belges ont commencé leur entraînement depuis le premier mois de l'année. Des échos de leur forme nous parviennent par les journaux qui nous annoncent froidement que Monsieur Norman Roos, pour ne citer que celui-là, vient de battre le record de telle, telle et telle distance. Gros émoi parmi nos athlètes qui, à l'époque ou le nageur étranger bat les records, ne sont à peine capables faute de piscine, de nager correctement et avec style leur distance préférée.

On comprendra donc facilement le handicap qu'il nous faut surmonter et le pourquoi de nos désastreuses exhibitions lors des rencontres internationales. — Henry Decoin.

Informations.

Mrs Hilda Wilding, de Rochester, va tenter de traverser la Manche à la nage au mois d'août, en partant de la côte anglaise.

SPORTS FÉMININS

L'EXTENSION DU SPORT FÉMININ

Malgré les dissentiments intérieurs affligeant la direction du sport féminin, nous avons l'espoir que la crise passagère ne saurait en aucune façon porter préjudice au but proposé et si merveilleusement atteint, grâce aux femmes courageuses et énergiques, telle Mme Milliat, qui n'ont pas hésité à se consacrer de tout leur cœur à leur noble mission. A l'heure actuelle, les femmes peuvent faire du sport dans un nombre considérable de clubs dont nous sommes heureux de donner la liste :

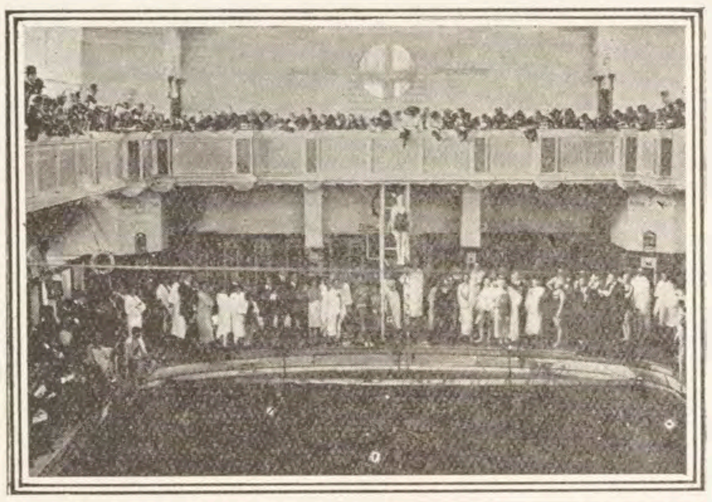
Femina-Sport,
Académia,
En Avant,
Ecole du Haut Enseignement Commercial,
Normandia-Sport,
Femina-Sportive Quevillaise,
V. G. A. du Médoc,
Sportives,
Ac. de Chartres,
Stella,
U. S. V.,
Sporting-Club de Choisy-le-Roi,
A. S. S.

plus 80 Sociétés environ qui sont en pourparlers pour leur affiliation. C'est donc un total de 4 à 5.000 jeunes filles qui, à l'heure actuelle, pratiquent le sport en France. Dans dix ans, il y en aura 100.000, Il y a dix ans, elles étaient une poignée !

L'idée fait son chemin. Chaque jour m'apporte des lettres de femmes me demandant où elles peuvent aller pratiquer. Je leur réponds en leur indiquant le club se trouvant le plus près de leur domicile, car, contrairement à ce qui se passe parfois dans les sociétés masculines, elles sont sûres de se trouver toujours dans un milieu bourgeois d'une correction absolue. Il peut à la rigueur se faufiler des voyous dans les clubs d'hommes. Dans ceux des femmes, on a la certitude de ne pas rencontrer de « voyelles » ! Ajoutez à cela que l'enseignement est à la portée de toutes les bourses: il varie de 1 fr. 50 à 2 fr. 50 par mois dans les diverses sociétés, à part celles où la cotisation arrive à s'élever mensuellement à 45 francs, ce qui est, selon nous, exagéré !

Les membres de l'U. S. F. S. A. se sont bien rendu compte de l'importance prise par le sport féminin et, après s'être laissé aller à un mouvement d'humeur, ils ont compris que mieux valait laisser aux femmes le soin de diriger leur Fédération qui obtient un rendement inespéré. Ils ont créé une section féminine, mais s'en désintéressent complètement. Ils ont pensé, en effet, que vouloir réunir sous un même sceptre les éléments féminins et masculins était une faute susceptible de tuer le sport de la femme qui nécessita tant de peine pour arriver au point où il se trouve. Les familles, déjà si méfiantes, n'auraient-elles pas, avec juste raison d'ailleurs, interdit à leurs filles d'aller dans des clubs mixtes ? Il ne faut pas de... chevaliers servants dans le sport féminin, sinon l'on tombe dans un péril qui suffirait à rebuter les plus enthousiastes. N'oublions pas qu'il fallut une véritable révolution pour engager les femmes à affronter le public. Que le travail de ces apôtres soit utile et porte ses fruits, mais il n'a nullement besoin de la collaboration des hommes pour y parvenir !

Donc, aux hommes les sports masculins, aux femmes les sports féminins et les égards seront bien gardés ! — Jeanne May.



EN VUE DES JEUX OLYMPIQUES D'ANVERS, UN GRAND CONCOURS D'ÉLIMINATOIRES A ÉTÉ ORGANISÉ A STRASBOURG. UN NOMBREUX PUBLIC A SUIVI LES PERFORMANCES.

ESCRIME

LA FOSSE AUX OURS

Les escrimeurs ressemblent assez aux ours du Jardin des Plantes. Ce sont des fauves terribles et magnifiques, mais on ne les voit vivre qu'au fond d'une fosse. Il faut bien se pencher pour les admirer.

De même, chez nous, nous continuons à travailler en petit comité, en dilettantes, et personne, certainement, dans le monde sportif, ne se doute des efforts énormes que nous faisons pour maintenir l'escrime française au premier rang qu'elle tient toujours dans le monde.

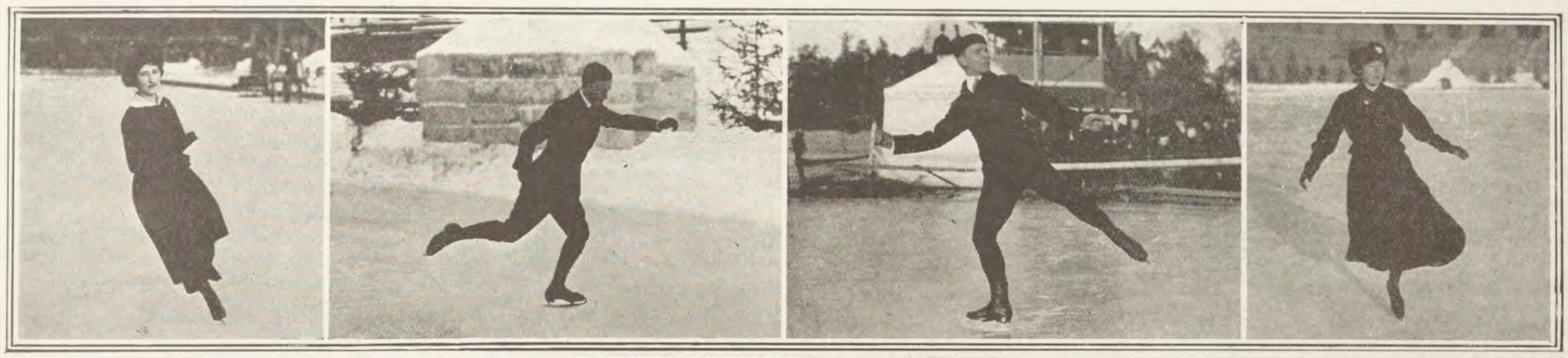
Les salles d'armes se remuent et font preuve d'une grande vitalité. La salle Baudry, victorieuse à Anvers du cercle de la Corcorde, où figuraient cependant deux fameux internationaux, a mis ensuite en compétition le challenge Drouard, à la mémoire du regretté champion, tombé au champ d'honneur.

De grandes salles, comme le cercle Hoche, la salle Laurent et la salle Bouché s'abstinrent, ou déclarèrent forfait... et ce sont Baudat, Flacher, Migrot et le Cercle militaire qui, une fois de plus, eurent le geste sportif que l'on était en droit d'attendre des autres !

Pour la quatrième fois consécutive, le challenge des Amis de l'épée est revenu à l'équipe toute jeune des Baudry, mais il faut avoir la conscience d'avouer que, cette année, le règlement fut mal compris et faussa peut-être le résultat de l'épreuve.

Des jeunes commencent à faire parler d'eux : de Caléa, qui, mutilé de guerre, tire de son seul bras avec une fougue étonnante, Heïdé, Simard, puis Folacci et Mainbourg, du Cercle militaire, Lair de chez Baudat, Polisset, de la salle Flacher. La province est toujours redoutable et les Tousin, Mourre, Elbel, Velin, Margraff, Remple, Perrot, Chastelain et Delevoye n'ont plus rien à envier aux lauriers des Trombert, des Buchard (maintenant parisien) des Jérornin et autres Cornereau...

Les « vieux » semblent avoir du mal à reprendre l'entraînement... L'homme le plus en forme actuellement est sans contredit *Moreau*, qui vient de se classer en tête du challenge du Cercle de l'Union des Amis organisé de main de maître par la salle Baudat. Parmi les maîtres, le jeune Henri Laurent, vainqueur des Jeux américains et, récemment encore du Challenge Higgins puis de la Poule des maîtres de la salle Baudat, s'affirme décidément imbattable.



L'ÉQUIPE SUÉDOISE QUI A PRIS PART AUX CONCOURS DE PATINAGE DES JEUX OLYMPIQUES ÉTAIT COMPOSÉE DE GAUCHE A DROITE : Mme MURRAY JUHLIN, GAGNANTE DES CHAMPIONNATS SUÉDOIS DE CETTE ANNÉE, A REMPORTÉ LE CONCOURS DE FIGURES A ANVERS. M. GILLIS GRAFSTROM, CHAMPION DU MONDE. M. ULRICH SALCHOW, EX-CHAMPION DU MONDE, TENANT DU TITRE DURANT 10 ANNÉES. Mlle SVEA NOREIN, CLASSÉE 2e AUX CHAMPIONNATS DE L'ANNÉE ET AU CONCOURS DE FIGURES D'ANVERS.

...Et, petit à petit, une fois de plus, sans tapage, les escrimeurs français s'acheminent vers les Olympiades, qui verront, tout porte à le croire, nos couleurs, une fois de plus, triompher.—JOE BRIDGE.

Informations.

ON dit qu'un match sensationnel mettrait aux prises le champion italien Medo-Madi et J.-J. Renaud, notre grand escrimeur français.

OFFICIELLEMENT, la Fédération porte maintenant le titre de Fédération nationale d'Encouragement à l'escrime et nous serons dirigés par un pouvoir unique.

LA grande semaine 1920, organisée avec un soin minutieux par la Fédération parisienne d'Escrimeurs, se déroulera, du 5 au 13 juin, dans le superbe local du Sporting-Club, rue Saussure

POUR la première fois, les championnats d'Europe d'épée se disputeront en France, soit à Cabourg soit à Deauville, dans la dernière quinzaine de juillet.

LA revue *Les Armes* va reparaître incessamment.

SPORTS d'HIVER

LA VIIe OLYMPIADE

LA VIIe Olympiade est commencée. Le patinage et le hockey sur glace qui formaient la première série d'épreuves de cette manifestation mondiale ont connu un réel succès, qui fait bien augurer pour la suite des jeux olympiques. Cette compétition commencée le 25 avril au palais de glace d'Anvers mettait en présence la France, l'Angleterre, la Finlande, la Belgique, la Suède, la Norvège, le Canada, la Suisse, l'Amérique, et la Tchéco-Slovaquie.

La première rencontre de hockey se disputait entre les équipes belges et suédoises. Après une partie très dure, les Suédois l'emportaient par 8 goals à 0. Les deux équipes par un jeu totalement différent rendirent la partie sans beauté, les Belges cherchant surtout à faire valoir un jeu trop personnel, l'équipe de Suède par contre, bien que manquant de shoot, prenait hautement l'avantage grâce à son homogénité. Après cette première victoire, les Suédois battaient l'équipe française par 4 à 0. Grâce au keeper français qui fit une partie merveilleuse la France ne connut pas la défaite écrasante que craignait ses partisans.

Les Etats-Unis, qui devaient arriver jusqu'à la finale battait successivement les représentants de Suisse et de Suède. Les Helvètes étaient littéralement écrasés et c'est par 29 fois qu'ils voient leurs buts atteint par les Etoilés. Les Américains, sûrs de la victoire fournissaient en face des Suédois un jeu tout à fait fantaisiste. Après une partie peu intéressante, le score était de 7 à 0 en faveur des Etats-Unis.

Ayant battu successivement les Tchéco-Slovaques par 15 à 0 après un match joué avec entrain, et les Suédois par 12 à 1, l'équipe canadienne rencontrait en finale les Américains. Cette partie mémorable qui avait attiré au palais de glace une foule compacte restera longtemps gravée en la mémoire des spectateurs. Les dribblings, les passes d'une précision remarquable se précipitèrent avec une rapidité incroyable. Les Canadiens formant un team plus homogène l'emportaient finalement par 2 à 0 après une défense homérique de leurs adversaires.

Les huit hommes de l'équipe canadienne étaient les mêmes que ceux qui gagnaient en 1914 le championnat canadien de hockey sur glace.

En janvier 1915, ils s'enrôlaient tous les huit et venaient combattre sur le front francais. Pendant cinquante mois, ils se battirent comme des lions et se signalèrent par maints exploits glorieux. Lorsque vint l'armistice ils se retrouvèrent, se remirent à l'entraînement et après cinq longues années d'inaction retrouvaient la forme exceptionnelle qui permettait aux champions devenus héros de redevenir champions.

Les concours de figures furent très disputés La classification des lauréats étant très difficile, tous les concurrents se tenant de près. Dans la compétition des Dames, la palme revenait à Magda Julin (Suède) devant Svea Noren (Suède) et Weld (Etats-Unis). Madga Julin et Svea Noren exécutant des séries d'un classicisme parfait tandis que Mlle Weld faisait une démonstration plus séduisante du plus grand effet.

Les concurrents du concours de figures Messieurs furent étourdissants de brio et d'audace. Tour à tour, Kragh (Suède), faisant grand effet avec ses sauts d'une audace inouïe ; Williams (Angleterre) très élégant ; Viles (Etats-Unis), très applaudi ; Grafstrom (Suède), vraiment magnifique et de grande variation ; Ulrick Salckow (Suède), décidément toujours remarquable ; Mégroz (Suisse), extrêmement élégant et fin ; Struxrud (Norvège), fort impressionnant ; Beaumont (Angleterre) et Ilemanen (Finlande), d'une adresse rare, ont émerveillé l'assistance enthousiaste, qui ne leur a pas ménagé les applaudissements.

Le concours de figures pour couples clôturait cette première compétition de l'Olympiade. Mme Jacobsen et L. Jacobsen (Suédois) triomphaient de Mme Bryn - U. Bryn (Norvège). - H. B.

TIR

REVUES DES REVUES ÉTRANGÈRES

L'AMÉRIQUE du Nord est, comme le vieux continent, préoccupée par la raréfaction croissante du gibier.

Field and Stream et les autres journaux de chasse mènent une active campagne en faveur de la « Came Protective association ». « Association pour la protection du gibier. »

Le temps est passé ou Buffalo Bill ayant traité de l'entreprise du ravitaillement en viande des travailleurs du Central Pacific avait sa carabine pour tout capital et exécutait néanmoins ses marchés *en avance*. Le bison ou "buffalo" n'existe plus qu'à l'état de spécimens dans Yellowstone Park et dans quelques vallées du Colorado. Sa chasse est interdite.

Cet animal dont les troupeaux couvraient les prairies de l'Ouest en 1870, au point de constituer des bandes occupant 120 kilomètres de long sur 30 de large, n'est plus qu'une curiosité de jardins zoologiques

Devant ces résultats du perfectionnement des armes et d'une trop grande liberté on comprend que l'Amérique réagisse !

De la même revue un très bon article du cap. Curtis: "Too many Cooks" attirant l'attention des tireurs (pour la chasse ou le tir en plein air) sur l'inconvénient d'avoir de trop nombreuses armes. A moins que toutes soient identiques comme couche, équilibrage, départ, visée et il est douteux que la meilleure adaptation de l'arme au genre de tir envisagé compense la moindre adaptation du tireur a son instrument.

Il y a là le reflet de la tendance déjà signalée chez les techniciens américains de rechercher l'amélioration de l'*efficacité* du tir plus dans les perfectionnements des conditions d'utilisation du fusil que dans les progrès de la balistique.

Dans "*Arms and the man*".

Un article sur la fabrication de la poudre cordite, malheureusement sans intérêt en France où la poudre est un monopole d'Etat. Et un article de M. Walter Fry sur le tir en Australie où, comme en Amérique et en Angleterre, le tir à 50 et 100 yards avec des carabines 22 gagne chaque jour du terrain. Le tir réel au fusil de guerre n'apprend pas grand'chose en ce qui concerne le tir réel de cette arme elle-même, son utilisation en temps de paix étant entourée de précautions et de règles qui la gênent a tel point que l'usage libre de la 22 en apprend beaucoup plus pour les cas d'utilité pratique. A cet égard, l'auteur raconte l'histoire amusante de la victoire remportée au fusil de guerre « in the open » par des tireurs du Birminghan air rifle club (entraînés exclusivement avec des carabines à air comprimé) contre les tireurs d'un club de « service rifle » (arme réglementaire).

CYCLISME

LES FLANDRIENS

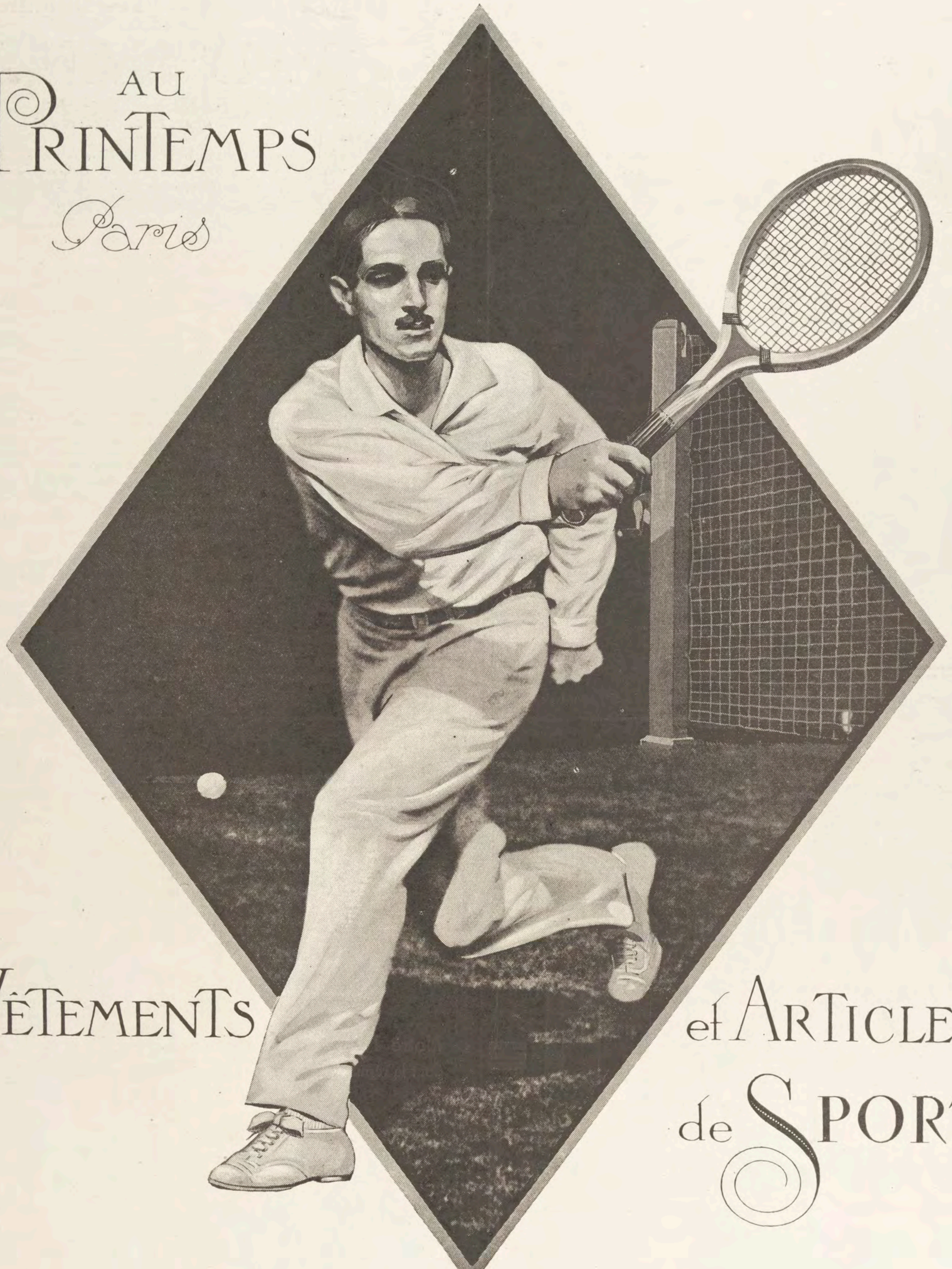
ON parle beaucoup depuis quelque temps dans les milieux cyclistes des Flandriens qui, à tout bout de champ, remportent des victoires dans les courses à l'américaine sur tous les concurrents qui leur sont opposés.

Ce sont nécessairement des natifs des Flandres belges qui, probablement pour établir une distinction avec les Flandres en général, ont dédaigné le nom séculaire de *Flamands* et ont préféré un baptême nouveau sous le nom de *Flandriens*. Ils ont même étendu cette subtilité à leur langue natale en voulant s'appeler *Vlaanderers* au lieu de *Vlamingen*. C'est là une nuance qui au point de vue sportif peut ressembler à un pseudonyme admis dans la vie courante. C'est, du reste, la seule interprétation qui soit logique au point de vue purement sportif.

Ces Flamands donc, presque toujours vainqueurs en Belgique avaient établi une réputation d'invincibilité que les coureurs français ont voulu démolir. Ils ont obtenu, à cet effet, de la direction du Vélodrome d'hiver, l'organisation, à Paris, d'une course à l'américaine de six heures, avec trois équipes flandriennes et huit équipes françaises ou mixtes. Au grand désappointement des Français, les trois équipes belges gagnèrent avec un tour d'avance sur toutes les équipes qui leur étaient opposées et cela malgré les concours les plus appréciés de Sergent, de Sérès, de Miquel, de Georget, d'Ellegaard, de Beyl et tutti quanti. Les équipes belges : Dossche-Vandevelde, Van Stevel, Van Lerberghe et Debaets Persyn ont brillamment triomphé et le public parisien juste et sportif avant tout les a chaudement acclamées malgré la réputation équivoque qui les avait précédé à Paris.

Ces coureurs ont, sur les adversaires français, l'avantage de s'assimiler à l'épreuve qu'ils sont appelés à disputer. Dans les courses par équipes, ils oublient leur personnalité et s'adonnent tout entiers au travail qu'ils ont à accomplir ensemble. Leur moyens sont surtout basés sur la résistance et l'endurance auxquelles se joint une connaissance approfondie de la tactique de piste et une observation minutieuse du degré de fatigue de leurs adversaires. Les sachant eux-mêmes infatigables, ils cherchent à fatiguer leurs concurrents par des démarrages incessants et quand ils jugent que le moment est venu pour tenter le « grand coup », ils partent à fond sans hésitation, ne se

AU
PRINTEMPS
Paris



VÊTEMENTS et ARTICLES de SPORT

pour tous les sports

VII

Le Catalogue Général PHOTO-PLAIT est adressé contre **0 fr. 50** pour frais d'envoi

Ceinture Anatomique pour Hommes

du Dr NAMY

Élastique, Élégante AMAIGRISSANTE

Légère, indéformable, agréable à porter. Sans pattes, sans boucles, sans bordure rigide, évite tous les inconvénients des modèles ordinaires.

Recommandée à tous les hommes qui commencent à "prendre du ventre," ainsi qu'aux sportsmen, automobilistes, cavaliers, etc. Soutient les reins et les organes abdominaux, combat l'embonpoint, et procure bien-être, sécurité des efforts, sveltesse de la taille.

Modèle A. En tissu élastique ajouré et pékiné, *fil écru*, similisé. gommes tressées et azurées. Haut. devant : 18 cm. (Tailles au-dessous de 95 cm.) ... ... **50** fr.

Modèle B. En tissu élastique ajouré à "Damiers" spécial contre l'obésité, *fil écru*, gommes tressées et azurées. Haut. devant 22 cm. (Tailles au-dessous de 110 cm.) ... ... **60** fr.

(Indiquer simplement la circonférence du corps prise au milieu de l'abdomen et la hauteur devant désirée.)

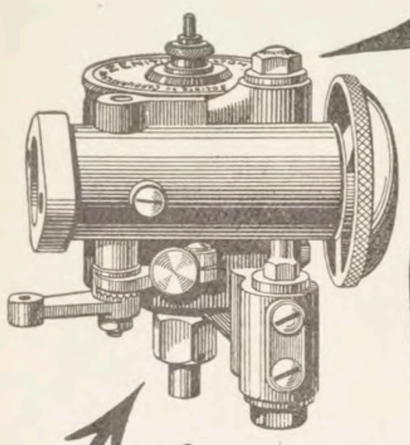
Expédition franco France et Étranger pour les commandes accompagnées de leur valeur en mandat-poste ou en un chèque sur Paris et adressées à :

MM. BOS & PUEL

FABRICANTS BREVETÉS

234, Faubourg Saint-Martin - PARIS (à l'angle de la rue Lafayette *Métro :* Louis-Blanc.)

Lire l'intéressante Notice illustrée sur la « Ceinture du Dr Namy », adressée gratuitement sur demande.



Le Carburateur ZENITH double la valeur d'une voiture

Il augmente sa puissance
Il augmente sa facilité de conduite
Il diminue sa consommation

Lyon, 51, Chemin Feuillat

PARIS . LONDRES . MILAN . TURIN
NEW-YORK . DETROIT . CHICAGO
BRUXELLES . GENÈVE

Publ. G. Berthillier, Lyon

"Sieg"

Equipements pour TOUS les SPORTS

19, Avenue de la Grande-Armée
PARIS
Tél. : Passy 44-56

TAILLEUR CIVIL AND SPORTING

Notre Rayon de Tailleurs dont la réputation n'est plus à faire.

Nos tissus exclusifs anglais et tout laine.

Nous recommandons nos
GABARDINES
de coupe irréprochable pour hommes et dames, doublées entièrement, façon très soignée.
Depuis **140 fr.**

Fournisseur de nos grands champions cyclistes.
GRAND CHOIX DE CHAUSSURES
pour tous sports. Modèle déposé, depuis **35 fr.**

LE GRAND PRIX DE LA LOIRE S'EST COURU SUR 240 KILOMÈTRES. APRÈS 10 KILOMÈTRES, IL NE RESTAIT EN TÊTE QU'UN PELOTON COMPOSÉ DES FRÈRES PELISSIER, LAQUEHAYE, CHRISTOPHE, CHASSOT ET BARTHÉLEMY. LES DEUX PELISSIER FAUSSAIENT COMPAGNIE A LEURS COMPAGNONS. DE GAUCHE A DROITE : 1. A 10 KILOMÈTRES DU DÉPART, LE GROUPE DE TÊTE DANS LA MONTÉE DE PLAUFOY. — 2. HENRI PELISSIER BAT SON FRÈRE FRANCIS A L'ARRIVÉE. — 3. M. MARANDON, PRÉSENTE LES FRÈRES PELISSIER A LA FOULE.

préoccupant plus de ce qui se passe derrière eux. Ils ne se soucient pas du progrès, plus ou moins accentué, que peuvent faire les équipes qui sont à leur poursuite · ils marchent sans arrêt, se relayent adroitement, se ressaisissent rapidement et s'encouragent jusqu'au moment où ils se trouvent dans la même ligne que leurs rivaux. A ce moment, ils produisent un suprême effort, rejoignent en le doublant un peloton compact et vivent alors sur leur avance bien méritée. Le programme ainsi exposé semble facile, mais il faut l'exécuter et c'est là la difficulté. En tout cas les spécialistes sont bien d'accord pour reconnaître que les Flandriens sont les « as » de l'Américaine ! J. C. SELS.

Informations.

PIERRE Sergent a dû subir l'opération de l'appendicite. Cette opération a parfaitement réussi, et notre champion de France peut espérer un rétablissement rapide.

UNE double rentrée. Miquel, qui, il y a trois mois, abandonnait la piste pour s'installer à Genève, reviendrait à nouveau au demi-fond ; il serait accompagné d'Amérigo, le fameux entraîneur de jadis.

Résultats techniques.

·℣ 4 avril. — Paris-Roubaix (263 km.). 1er P. Deman en 10 h. 47' 20" ; 2e Christophe en 10 h. 48' 3" ; 3e L. Buysse.
·℣ 4-5 avril. — Paris (Vélodrome d'Hiver). Grand Prix de Pâques de demi-fond (4 manches). 1er Carman 3 points ; 2e Didier 7 points ; 3e Wiley ; 4e Fossier. — Grand Prix de Pâques de vitesse, 1er Moeskops ; 2e Piani ; 3e Bailey.
·℣ 11 avril. — Paris (Vélodrome d'Hiver). Match de vitesse en trois manches (1.000 m.). Sergent-Moeskops. 1re manche : 1er Sergent, 2e manche : 1er Moeskops ; 3e manche : 1er Sergent.
·℣ 18 avril. — Paris (Vélodrome d'Hiver). Une heure derrière motos. 1er Carman 71 kilomètres · 2e Wiley, 70 km 75. 3e H. Fossier.
·℣ 18 avril. — Grand Pris de la Loire (240 km.). 1er H. Pélissier, en 8 h. 54" ; 2e Fr. Pélissier à une roue ; 3e Christophe.
·℣ 25 avril. Paris (Parc des Princes). Match de vitesse en trois manches. Classement : 1er Moeskops 3 points ; 2e Dupuy 7 points ; 3e Louet 8 points. Prix Louis Darragon en trois manches derrière motos. Classement : 1er Verkeyn 3 points ; 2e Sérès, 8 points ; 3e Snocœk, 9 points ; 4e Carman, 10 points.

AVIATION

NOUS SOMMES DES INCOHÉRENTS

LA France est vraiment la patrie du génie et de l'ingratitude ! Elle possède également une foule d'incapables, mais elle partage cette tare avec tous les autres pays. Elle a le tact de les laisser dans les bureaux. De cette façon, on les catalogue plus facilement, mais ils y sont assez gênants, car ils sont les freins du progrès et de l'initiative. Lorsqu'une nation a possédé un ineffable organe de coordination générale de l'Aéronautique, qu'elle a eu une aviation civile dirigée par le colonel Saconney, un service des moteurs présidé par le commandant Martinot-Lagarde et une aviation qui n'est pas encore morte, elle peut estimer avoir battu le record du monde de la vitalité ! Et voyez comme l'incompétence est toujours récompensée. M. P.-E. Flandin, apôtre du plus lourd que l'air, ministre remarquable, n'a pu se débarrasser d'auxiliaires dont Dieu seulement et la Fée Aviation connaissent l'inexprimable ignorance aérienne. Cependant, l'heure est grave, nous ne sommes plus au bord d'un précipice, nous nous raccrochons à l'ultime branche de l'arbuste au-dessus de l'abîme ! Il faut savoir ne pas hésiter : plus de recommandations, plus de « pistonnés », plus d'incapables ! Jugeons les gens à leur œuvre et non à leurs relations. Songeons à la France avant de penser au bien-être d'un officier sur les qualités hypothétiques duquel s'illusionnent les puissants du jour. Nous ne devons plus considérer les services de l'Etat comme des maisons de retraite — pour ne pas insister davantage, — mais comme des rouages où seule prime la prospérité de la patrie. Plus d'ignares, plus de chefs ménageant, comme on dit vulgairement, la chèvre et le chou. Ayons des hommes ! Il n'en manque pas chez nous. Ils n'ont pas tous été tués. Malheureusement, ce sont ceux qui ne sont jamais allés à la guerre qui se partagent les bonnes places !

Et dire que je commençais ces lignes en parlant du génie de la France !

Passons à l'ingratitude !

Nous possédons un « as » de la plus haute envergure, un héros comme on n'en rencontre pas au monde pendant plusieurs siècles : il s'agit du commandant Vuillemin. Alors que d'autres sont colonels et généraux, qui ignorent la physionomie que pouvait avoir le front, autrement qu'au cinématographe, il est encore et toujours commandant *à titre temporaire*. Il a pourtant huit avions homologués (plus du double en réalité), un nombre de bombardements qu'on ne peut évaluer, une multitude d'exploits à son actif. Il fut le roi de notre aviation de guerre. Entre le *colonel* Saconney et le *commandant* Vuillemin, l'Histoire saura vite de quel côté son cœur doit balancer ! Vuillemin a 16 palmes sur sa poitrine. Il fut le fléau des Allemands. Comme tout homme de valeur, il est resté modeste et personne n'a songé à lui confier la situation qu'exigeait sa valeur de héros et de technicien, de pratiquant et d'organisateur !

Des missions lointaines ont été accomplies par lui. *Il n'a pas voulu mourir*. Car après avoir été l'As de la guerre, il est devenu celui de la paix. Sans aide, sans protection, il a effectué le voyage Paris-Constantinople-Le Caire-Paris : dix lignes en ont avisé le public qui lit les journaux ! Puis, il s'est rendu par la voie des airs de Paris à Tombouctou et Dakar, *par ordre*, malgré une préparation de l'O. C. G. A. tellement dérisoire qu'elle aurait paru coupable à ceux qui ignoraient les capacités de ce service : Vuillemin a triomphé, malgré le désert, malgré la température, malgré les intempéries... et surtout malgré l'organe de coordination de l'Aéronautique, qui ne voulait pas disparaître seul ! Hélas ! il y eut une victime, le général Laperrine, vaincu par les sables traîtres.

Mais la trahison des sables est légendaire, personne ne l'ignore, tandis que l'autre s'apprenait à la longue, par l'expérience ! — JACQUES MORTANE.

Informations.

L'AÉRO-GARE de Saint-Inglevert sera dotée sous peu de douaniers. Située sur la route du Bourget, elle serait ainsi, avec l'aéro-port du Bourget, la seconde aéro-gare douanière que nous ayons en France.

PAR décret royal, l'Espagne est divisée en quatre zones aériennes.

L'« AÉRONAUTICS » nous signale le vol d'un hélicoptère américain.

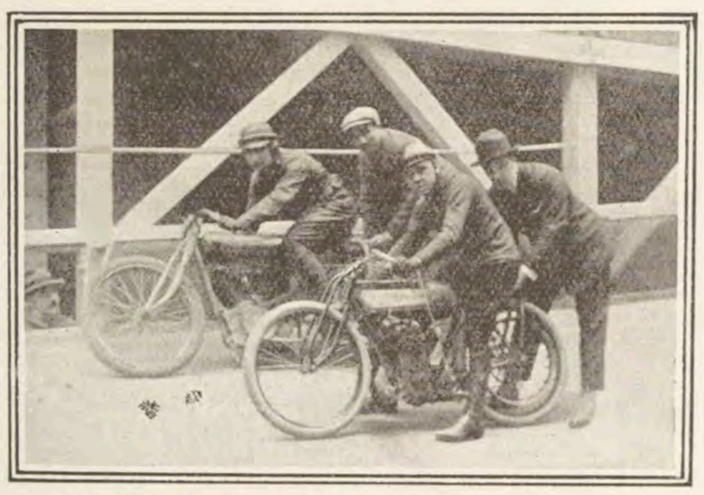
On vit le mois dernier, autour de Washington, un appareil sans ailes ni fuselage s'élever dans l'air ; l'appareil — un hélicoptère — monta presque verticalement du sol jusqu'à la hauteur d'un arbre et redescendit après un voyage de trente secondes... l'appareil n'a pas encore de volant de direction, mais cela viendra avec le temps.

NOUS extrayons de l'*Aerial Age Weekly* les lignes suivantes : « Washington D. C. Le service forestier a été invité à présenter un programme pour le reboisement des forêts de la Chaîne de la Sierra Madra qui ont été ravagées par le feu ; l'ensemencement sur de vastes étendues se fera par aéroplanes et devra coïncider avec le début de la saison des pluies ».

LA sixième exposition aéronautique annuelle de Londres organisée par la « Society of British Aircraft Constructors » et la « Society of Major Manufacturers and Traders Ltd » sera inaugurée à l'Olympia le 9 juillet et la clôture est fixée au 20 juillet.

L'AÉRO Club d'Italie projette pour 1920 une exposition d'aéronautique qui aura lieu dans trois endroits différents : à l'aérodrome de Baracca (Cantocelle) ; à Monticello (là se trouve déjà un grand muséum d'avions italiens et étrangers) ; à Ciampino (dirigeables).

M. Louis Blériot offre à l'Aéro-Club une somme de 100.000 francs destinée à encourager les recherches sur la sécurité aérienne.



LES MATCHES DE MOTOCYCLETTES ONT RETROUVÉ TOUTE LEUR VOGUE A PARIS, LE 18 AVRIL, AU VÉLODROME D'HIVER, LEHMANN A BATTU BUSSAT A DEUX REPRISES.

LA COURSE DE VILVORDE-BRUXELLES A L'YSER ET RETOUR. COURUE LE 26 AVRIL, A ÉTÉ GAGNÉE PAR VAN HECKE, EN 11 H. 8 M. DEVANT DEMAN, CLAIRHOUT ET MOTTIAT.

MŒSKOPS, DONT LES DERNIÈRES COURSES ÉTAIENT PLEINES DE PROMESSES, RENCONTRAIT EN MATCH PIERRE SERGENT. NOTRE CHAMPION TRIOMPHAIT, NON SANS DIFFICULTÉ.

LE S-Lt AVIATEUR FRANÇAIS PRIEUR, ACTUELLEMENT AU CHILI, A RÉUSSI LA TRAVERSÉE DE LA CORDILLIÈRE DES ANDES. APRÈS CET EXPLOIT, IL FUT FÊTÉ A L'AÉRO-CLUB.

TYPE D'UN DES NOUVEAUX POTEAUX OFFERT PAR LA SOCIÉTÉ DES PNEUS DUNLOP AU TOURING CLUB DE FRANCE.

LE 3 AVRIL, L'AVIATEUR DUC, QUI PLANAIT AU-DESSUS DES JARDINS DU PHARO A NICE, SE VIT DANS L'OBLIGATION D'ATTERRIR. LE PILOTE JETA SON APPAREIL SUR UN ARBRE.

AUTOMOBILE

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE DE LA VOITURE (1)

ALLUMAGE PAR LA BATTERIE

Beaucoup de lecteurs vont immédiatement se demander pourquoi on n'a pas immédiatement simplifié l'installation générale électrique à bord de la voiture et comment il se fait qu'on n'ait pas réduit à deux le nombre des appareils générateurs d'électricité. Pourquoi, par exemple, employer à la fois une dynamo et une magnéto ou, à la fois, une magnéto et une batterie d'accumulateurs ? Examinons séparément ces deux suggestions.

La magnéto, comme vous ne l'ignorez point, est un appareil producteur de courants alternatifs. Or, la batterie ne peut être rechargée que par un courant continu... Donc, nous ne pouvons pas supprimer la dynamo ou bien il nous faudra la remplacer par quelque appareil redresseur de courant, et la simplification ne sera qu'illusoire. D'autre part, nous nous trouvons devant cette autre difficulté que les magnétos actuelles sont toutes à haute tension et qu'il nous faudrait retourner vers les magnétos à basse tension et l'emploi des rupteurs. Non, décidément, même en ne tenant pas compte des nouveaux et difficiles problèmes constructifs soulevés par le désir de supprimer la dynamo, on ne voit pas quel progrès réel pourrait actuellement être accompli par une telle installation. Mais l'impossibilité d'aujourd'hui peut être la réalité de demain et n'oublions jamais que l'électricité nous a souvent réservé des surprises.

Reste le cas où, purement et simplement, on supprime la magnéto pour en revenir à l'antique allumage par accumulateurs. Ce dispositif a été adopté en Amérique et suffisamment répandu pour que quelques techniciens se soient, à un moment donné, posé cette interrogation : « Allons-nous assister à la disparition de la magnéto ? » Il est assez difficile de prendre position sur cette question : trop de systèmes différents attirent encore notre attention dès qu'il s'agit d'équiper électriquement une voiture. Tout au plus pouvons-nous dire que, si disparition il y a, celle-ci commencera d'abord par se manifester sur les voitures de grande puissance, à moteurs multicylindres, moteurs pour lesquels il est plus difficile d'établir de bonnes magnétos.

Notre but, dans cet article, n'a pas été tant de donner des monographies d'installations électriques, que de résumer quelques-unes des idées générales qu'il est indispensable de posséder pour aborder avec fruit l'étude de tel ou tel dispositif particulier.

Nous sommes actuellement dans une période où ces dispositifs particuliers sont presque aussi nombreux que les étoiles au ciel. Malgré que tous, ou à peu près, soient excellents, malgré que tous fonctionnent ainsi que le désire un propriétaire d'automobile — c'est-à-dire sans qu'on ait jamais à s'occuper d'eux — il est certain que la pratique démontrera la supériorité de quelques-uns d'entre eux, soit sous le rapport de la simplicité, soit sous celui de la robustesse, soit sous celui du prix de revient. Ainsi s'établira, par l'usage, une sorte d'unification, de standardisation analogue à celle qui s'est antérieurement produite pour d'autres organes de l'automobile.

Si nous avons peine à concevoir, aujourd'hui, qu'une voiture puisse être autrement conçue qu'avec allumage, démarrage et éclairage électriques, si nous devons considérer que l'adjonction d'une sorte de *secteur* électrique sur tout automobile qui se respecte soit un des progrès les plus remarquables qui aient été acquis par la construction en ces dernières années, n'oublions pas que ce bond en avant est relativement de fraîche date. Nous ne devons donc le considérer que comme le début d'une évolution qui, en se poursuivant, nous amènera d'autres avantages dont quelques-uns sont peut-être insoupçonnés. — C. Laville.

1) *Voir page 47 le début de cet article.*

L'AUTOMOBILE ET LE MOINDRE EFFORT

Depuis que l'automobile est devenue le moyen de transport le plus rapide et le plus confortable, on a cherché de plus en plus à rendre ce confortable aussi grand que possible ; en particulier, on tend à épargner au conducteur et aux occupants de la voiture, tout effort physique désagréable, en prévoyant des organes mécaniques destinés à remplacer, partout où il est possible, les muscles du conducteur.

C'est ainsi que l'on a (en prenant l'ordre chronologique) remplacé l'éclairage par le pétrole ou l'acétylène, sale, malodorant et désagréable à entretenir, par l'éclairage électrique où la simple manœuvre d'un commutateur permet d'allumer phares et lanternes.

Puis, on s'est occupé de la mise en route du moteur : ce geste inélégant et fatiguant de tourner la manivelle pour provoquer les premières explosions, est en passe de disparaître d'une façon complète : c'est à un appareil mécanique à qui on demande d'effectuer cette corvée, et là comme pour l'éclairage, c'est en général à l'électricité qu'on a recours. Sur ce point, Anglais et Américains nous ont tracé la voie : nous l'avons si bien suivie qu'à l'heure actuelle, il n'est pas un seul modèle nouveau de voiture qui ne soit équipé avec l'éclairage et le démarrage électriques.

Irons-nous plus loin dans cette voie de l'économie des efforts physiques ? Il est permis de le croire ; c'est ainsi que déjà ont apparu sur le marché, depuis plusieurs années, des crics pneumatiques qui permettent, par la manœuvre d'un simple robinet branché sur une canalisation d'air comprimé, de soulever la voiture pour changer un pneu ou une roue.

Reste encore, il est vrai, pour le conducteur, la nécessité de prendre son cric dans son coffre et de le placer sous l'essieu ; sur certains châssis étrangers cette sujétion n'existe même plus : quatre crics sont fixés à demeure sur la voiture et peuvent être manœuvrés du siège du conducteur.

Le gonflement des pneus, autre opération désagréable, peut être effectué maintenant par un gonfleur mécanique : sur certaines voitures, on a prévu une petite pompe à air qui peut être mue par le moteur ou le changement de vitesse ; sur celles où rien n'a été prévu, il est facile d'employer un gonfleur qui utilise la pression des gaz dans le cylindre au moment de la compression, appareil qui se visse à la place d'une bougie.

Le démontage et le remontage des pneus ont été rendus beaucoup plus faciles par l'emploi des jantes démontables peu en usage chez nous, mais très répandues en Amérique où on utilise couramment des bandages à tringles au lieu de bandages à talons.

Le conducteur n'a donc plus sur une voiture perfectionnée moderne qu'à manier son volant, agir sur les pédales de débrayage et du frein, et actionner ses leviers.

Voici que sur le nouveau châssis Hispano, l'effort nécessaire pour freiner la voiture, n'a plus à être fourni par le conducteur : la pression de son pied sur la pédale de frein est utilisée pour mettre en œuvre un servo-moteur qui se charge de la partie pénible du travail.

Reste le débrayage et le changement de vitesse : à ma connaissance, aucun dispositif de servo-moteur n'a été utilisé encore pour le débrayage, mais les recherches des inventeurs se sont déjà poursuivies assez abondamment vers les changements de vitesse automatiques. Dernièrement, une très jolie solution nous a été présentée, et peut-être dans l'avenir le rôle du conducteur se trouvera-t-il réduit à tenir le volant.

Sont-ce là tous perfectionnements bien désirables ? Oui, sans doute, si tous ces organes mécaniques accessoires sont exécutés de façon telle que leur fonctionnement soit aussi sûr que celui du moteur lui-même. Malheureusement, nous n'en sommes pas encore là, et il y a fort à craindre que ces dispositifs auxiliaires mal étudiés ne soient des sources nouvelles de pannes et d'ennuis.

Quoi qu'il en soit, il nous paraissait intéressant de signaler cette tendance et cet effort vers le mieux. — Henri Petit.

Informations.

Le 17 avril, à Dayton-Bach (Floride), Jimmy Murphy a battu les records de Ralph de Palma. Accompagné de Tommy Milton, il a couvert 153 mil. 8 à une moyenne de vingt-trois secondes 38/100 du mille.

Le Scooter Club de France, dans une toute récente réunion, vient de décider, pour le 4 juillet prochain, l'organisation d'une épreuve de tourisme de 100 kilomètres sur le parcours Paris-Mantes et retour. La vitesse horaire devra être de 15 kilomètres à l'heure, à maintenir entre les différents contrôles prévus à Saint-Germain, Flins et Mantes. Au retour à Flins, une épreuve de côte départagerait les concurrents.

Grace à l'initiative du Touring Club de France toutes les routes de France seront bientôt jalonnées de poteaux indiquant soit les noms de localités, soit les distances, soit encore les obstacles ou passages dangereux.

Nous sommes heureux de pouvoir, dès maintenant, donner à nos lecteurs des dessins types de ces poteaux.

Une fois de plus les touristes apprécieront l'œuvre du Touring Club de France.

N'oublions pas, d'autre part, de féliciter les grandes industries qui apportent à cette œuvre leur concours financier.

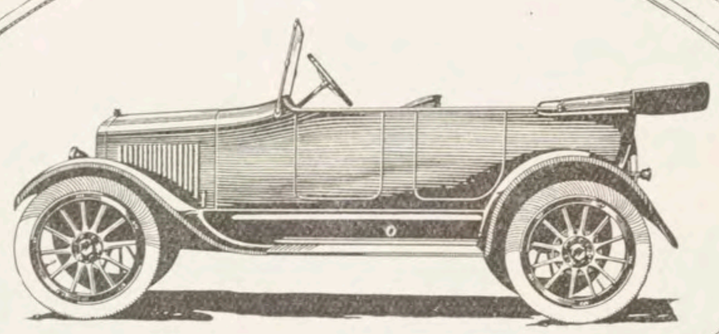
Parmi elles, se place en première ligne la Société des Pneumatiques Dunlop qui, par un don fort important, contribue à l'exécution rapide de la signalisation.

LE MONUMENT ÉLEVÉ EN L'HONNEUR DE L'AVIATEUR CHAVEZ, INAUGURÉ A BRIGUE

TYPE D'UN POTEAU DUNLOP.

ÉCLAIRAGE ET DÉMARRAGE
AVEC LA NOUVELLE
DYNAMO PHi
BICOMPOUND
PUISSANCE ET SÉCURITÉ

Overland



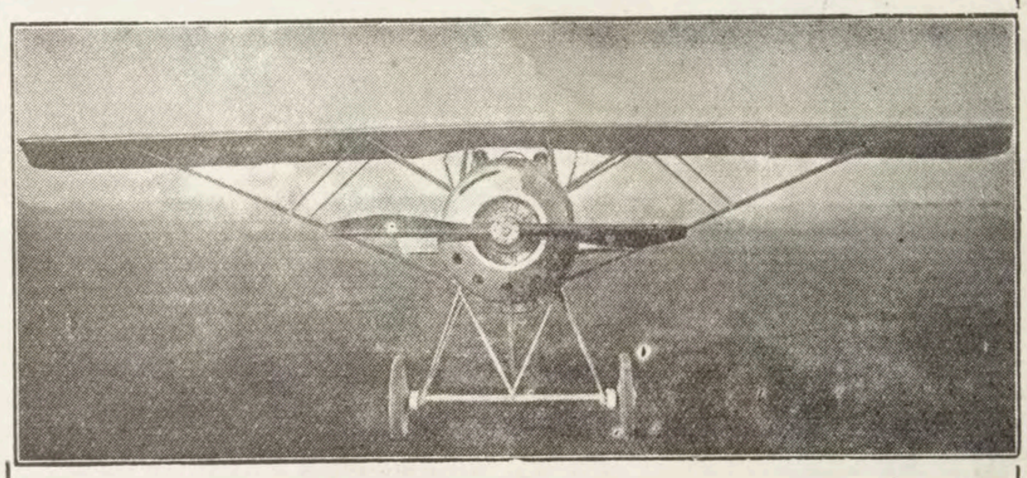
LA VOITURE PARFAITE

D'un aspect attrayant, l'Overland 4 satisfait à toutes les conditions exigées comme CONFORT, LEGERETE ECONOMIE. Les ressorts de suspension en trois points, exclusifs à l'Overland 4, lui assurent le maximum de souplesse la protègent contre les chocs de la route, réduisent la fatigue du mécanisme et, par suite, la dépense d'entretien. Sa légèreté se traduit par une grande économie d'essence, d'huile et de pneumatiques. Elle es munie d'un équipement complet, avec le meilleur système de démarrage et d'eclairage électriques.

Pour tous renseignements s'adresser ou écrire à :

H. FALCONNET
Agent exclusif pour la France
58, Avenue Malakoff, Paris

"Aéroplanes Morane-Saulnier"



Société Anonyme de
Constructions Aéronautiques

3, RUE VOLTA

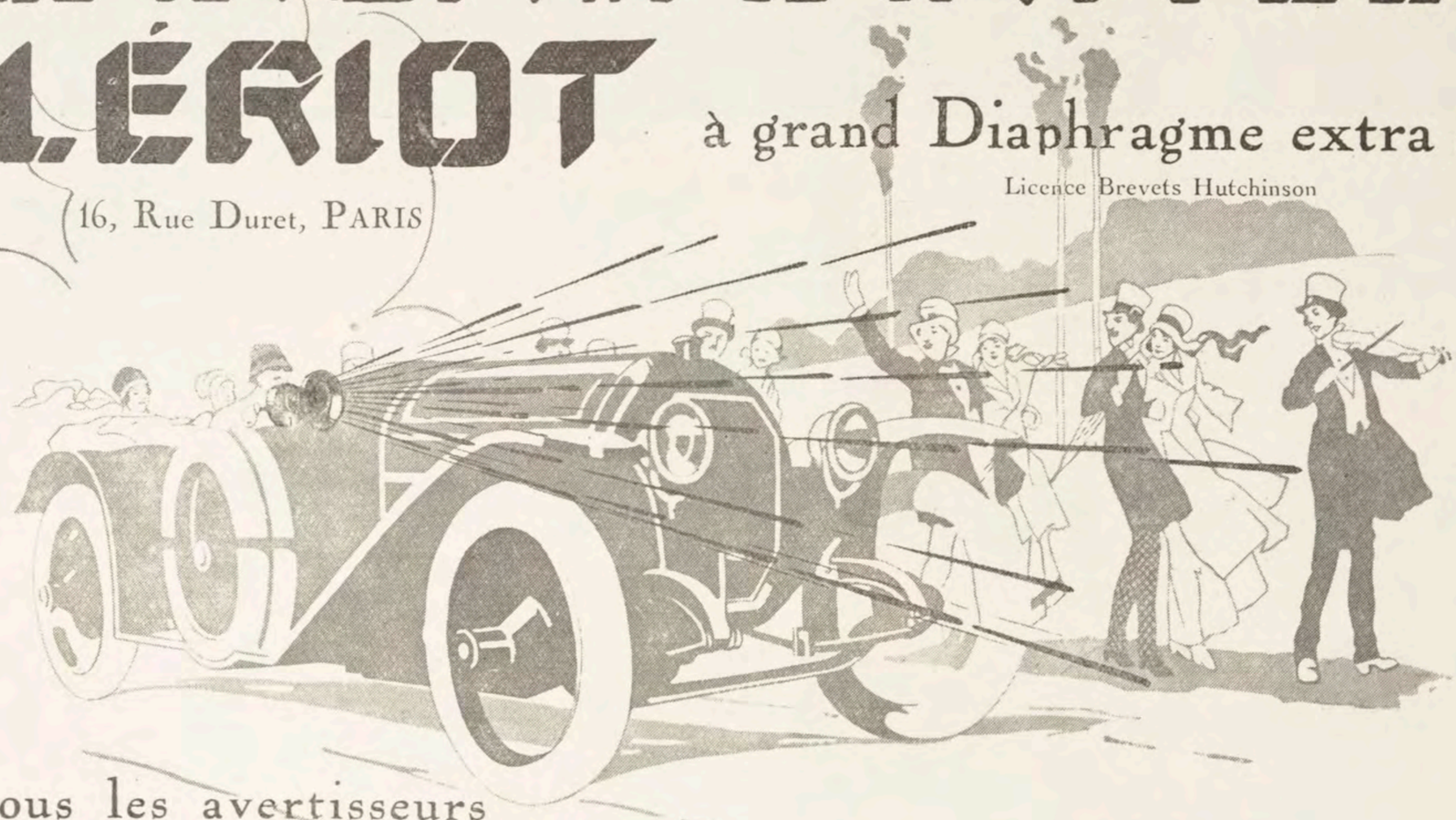
PUTEAUX (Seine)

KLAXON A MANIVELLE
BLÉRIOT

à grand Diaphragme extra sonore

Licence Brevets Hutchinson

16, Rue Duret, PARIS



De tous les avertisseurs
LE PLUS PRATIQUE, LE PLUS PUISSANT, LE PLUS SÛR
Sans Transmission, Sans Accumulateurs

DRAEGER

Le Gérant : S. Dupont.

Imprimerie de Vaugirard, H.-L. Motti, directeur, 12-13, Impasse Ronsin, Paris.

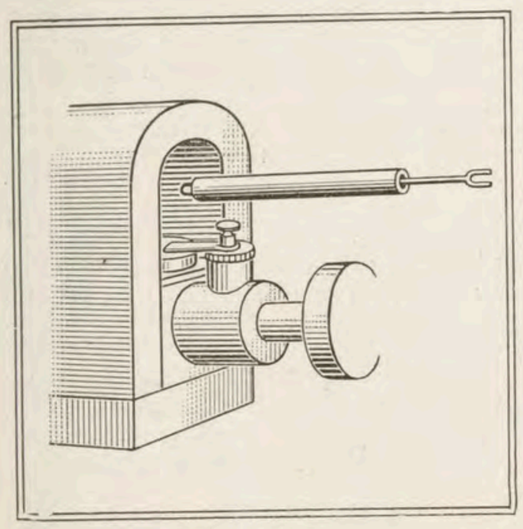
LA TECHNIQUE SPORTIVE

CONTRE LE VOL DES AUTOS

LA CLEF DE LA VOITURE

Par Pierre Maillard, Ingénieur E. C. P.

Le vol des autos paraît être, en ce moment, un sport particulièrement à la mode : grande valeur des voitures, revente facile, tout y encourage, et le métier semble nourrir richement son homme, à voir l'enthousiasme de ceux qui le pratiquent. Ceux-là ne songent pas plus



On enlève le « crayon » de la magnéto.

aux huit heures qu'à la vague de paresse, et les journaux sont pleins de leurs exploits.

Voilà donc une préoccupation qui s'ajoute à celles — déjà assez nombreuses — de l'automobiliste. Autrefois, nous laissions volontiers notre voiture à la garde du public, pendant que nous montions chez un ami ou un client, suivant nos occupations. Maintenant, si nous en faisions autant, nous aurions quelque chance de trouver au retour place nette devant la porte.

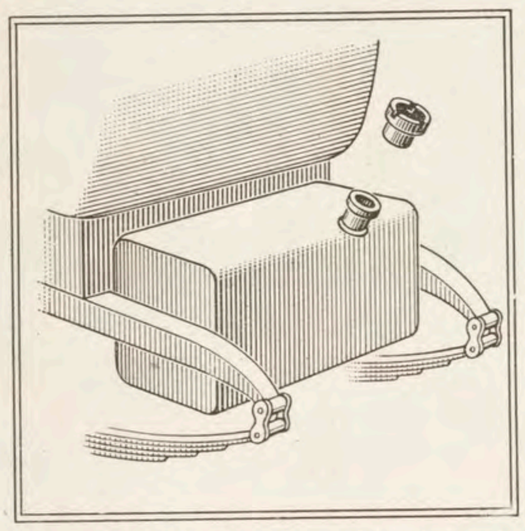
Fâcheuse éventualité ! C'est pour permettre à nos lecteurs d'y échapper que nous avons rédigé cette étude, petite revue des moyens les plus connus de déjouer les ruses des filous.

Trois moyens qui n'en sont pas. — Commençons par trois procédés que nous pourrions appeler « à côté », et qui sont *le chauffeur, le chien* et *l'assurance*.

Le chauffeur est un moyen coûteux, et n'est pas d'une sûreté absolue. Dernièrement, en effet, les journaux nous racontaient l'aventure d'un diplomate étranger, dont la limousine de luxe fut subtilisée par son chauffeur lui-même. C'est évidemment une exception, et, en s'entourant de références suffisantes lors de l'engagement du mécano, pareil accident n'est pas à redouter. Mais qui peut affirmer que, quelque sérieux et dévoué que soit un chauffeur, sa bonne foi ne peut pas être surprise, et sa vigilance être en défaut ? Et une auto est si vite mise en marche et emmenée ! Et puis, tout le monde ne peut pas s'offrir les services d'un salarié à cinq ou six cents francs par mois, et cet article est surtout écrit pour ceux qui conduisent eux-mêmes leur voiture.

Beaucoup d'automobilistes font appel pour garder leur voiture à nos amis à quatre pattes. Un solide toutou, genre malinois ou gronendael, est attaché à l'établissement, si nous pouvons dire. Ses aboiements et lab lancheur de ses crocs sauront tenir les indiscrets à distance. Hélas ! pourquoi faut-il que les plus fidèles amis soient sujets à la pâle défaillance, et pourquoi ai-je lu dans un quotidien l'histoire de cet automobiliste qui, au retour d'une absence de quelques minutes, retrouva bien sa voiture, mais constata la disparition du féroce gardien ? Il faut en conclure que le procédé, pour appréciable qu'il soit, ne donne pas une sécurité absolue.

L'assurance contre le vol est un



On enlève le bouchon du réservoir sous pression.

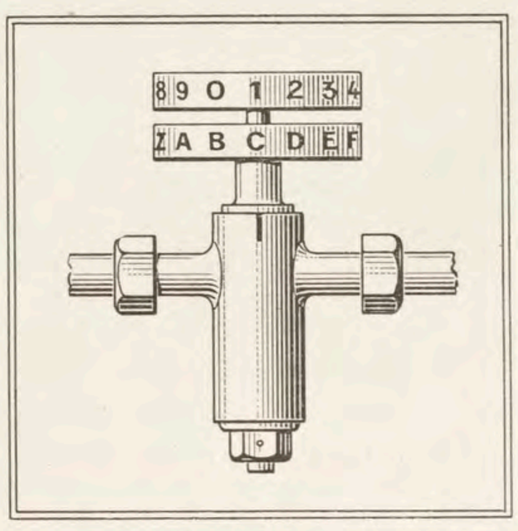
palliatif, certes, et que nous conseillons fortement à nos lecteurs. Mais elle ne saurait empêcher de prendre toutes les autres précautions possibles. D'abord, il est difficile d'assurer une automobile pour sa vraie valeur puisque, à notre époque, cette valeur augmente tous les jours. Ensuite, l'assurance vous remboursera bien le prix de votre voiture, mais quant à en trouver une autre, voilà le hic ! Et vous êtes forcé de vous en passer pendant six mois ou un an. Donc, tirons le rideau.

Moyens d'empêcher la mise en route du moteur. — Le plus employé, car il ne coûte rien et n'exige aucune installation ni modification de la voiture, consiste à *enlever une pièce de la magnéto*. Avec les anciens types, le procédé était des plus simples : la pièce que l'on appelle « crayon » et qui conduit le courant secondaire au distributeur, est démontable instantanément, et se remonte de même. Donc, en mettant le crayon dans sa poche, l'on était à peu près tranquille, car il aurait fallu admettre que le voleur eût sur lui une pièce semblable. Mais tout se paie, même le progrès : à l'heure actuelle, toutes les magnétos sont blindées, et le crayon est inaccessible. Force nous est donc de renoncer à cette pratique si simple.

Les *interrupteurs à clef ou à secret* donnent une certaine sécurité, cependant assez relative. Un voleur un peu astucieux n'hésitera pas à faire sauter l'interrupteur d'un coup de lame de tournevis, ou il soulèvera le capot, et arrachera le fil qui va de la magnéto à l'interrupteur. Ce procédé n'a donc de valeur que si l'interrupteur est solidement encastré dans le tablier, et le capot muni de fortes serrures, ce qui est une complication.

Les *robinets d'essence à clef ou à secret* donnent une sécurité plus grande, si l'on a soin lorsqu'on les ferme de laisser le moteur s'arrêter de lui-même. De cette façon, il épuise la réserve d'essence du carburateur, et l'on est certain qu'il ne pourra être lancé à nouveau.

Citons encore un procédé qui s'applique uniquement à l'alimentation sous pression, et consiste à *emporter avec soi le bouchon du réservoir d'essence*. C'est à peu près infaillible, à cause de l'impossibilité d'improviser une fermeture assez étanche



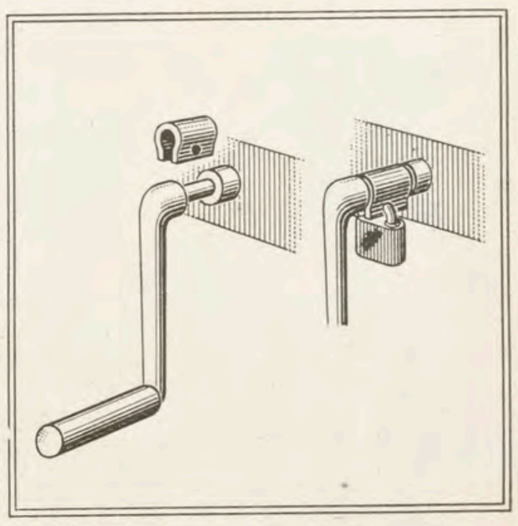
Robinet d'essence à secret.

pour tenir la pression. Bien entendu, il ne faut pas l'appliquer dans le cas d'une alimentation par gravité ou par élévateur. En tout cas, pour notre part, nous n'aimons pas beaucoup laisser ouvert un réservoir d'essence. C'est sûr, mais dangereux !

Enfin, lorsque la voiture ne possède pas le démarrage automatique, il est possible de *cadenasser la manivelle de mise en marche*, ce qui embarrasse fort les gens mal intentionnés.

Tous ces procédés ont un défaut commun : ils empêchent bien le moteur de partir, mais non pas la voiture de rouler. De sorte que les malandrins bien déterminés qui, au premier épisode, ont essayé en vain de mettre le moteur en marche, au deuxième appellent un taxi et emmènent la voiture en remorque. Ne vous récriez pas, *cela s'est vu*. Evidemment, il faut du « culot », mais qui ne risque rien n'a rien !

Procédés pour empêcher la conduite. — Empêcher la direction de la voiture est une des premières idées qui se présentent à l'esprit. Depuis nombre d'années, il existe des *verrous de volant*. Le plus connu consiste en un étrier qui vient chevaucher un des bras du volant, et s'engage dans un gros bloc-serrure, fixé à demeure au pilier de direction. La serrure est du type incrochetable, donc donne toute sécurité. Notons toutefois que cet appareil ne s'applique qu'aux voitures dont la colonne de direction est entourée d'un tube fixe ; sans cela, il n'aurait aucune raison d'être, puisque volant,



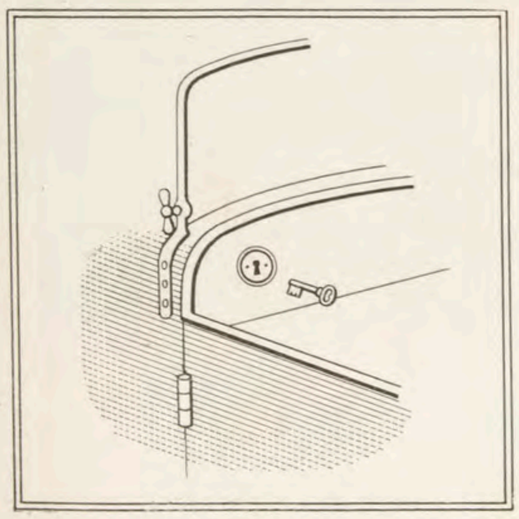
Bloquage de la manivelle de mise en route.

étrier et serrure tourneraient ensemble.

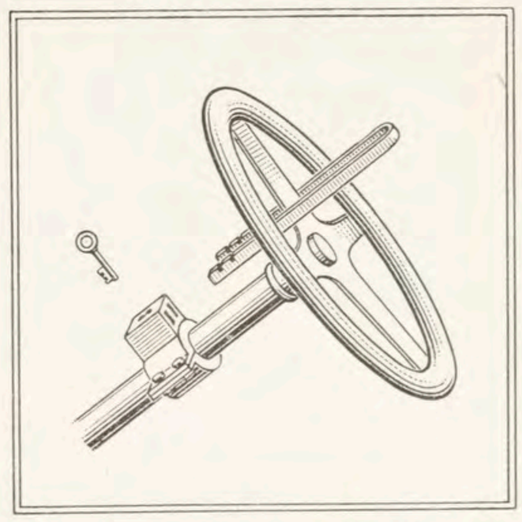
Pour les autres voitures, une *chaîne à cadenas*, passée dans le volant et dans un gros piton, solidement fixé dans le tablier, fera le même office.

D'autre part, si nous possédons une voiture à conduite intérieure, nous sommes sauvés. Faisons adapter à nos portes des serrures incrochetables, et lorsque nous quitterons notre voiture, *relevons les glaces et fermons les portes*. C'est simple et de bon goût, et infaillible, à moins que le voleur ne démolisse la moitié de la carrosserie. Mais dans la rue, cela risquerait de le faire remarquer !

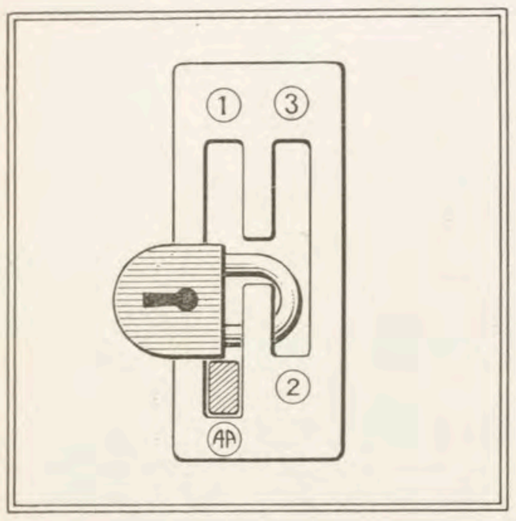
Pour empêcher de rouler. — Pour empêcher une voiture de rouler, les moyens sont nombreux. D'abord, *le frein à main peut être serré à fond et cadenassé*. Pour cela, un petit trou est percé dans son secteur, et l'on y passe un cadenas de bonne qualité. On peut opérer de même pour *le levier de vitesses, que l'on cale sur la marche arrière*. Ce dernier procédé est excellent, mais n'empêche toujours pas le remorquage de la voiture, l'individu qui est au volant n'ayant qu'à débrayer au pied. Quant au blocage du levier de frein, il n'est pas bien long de



Interrupteur à clef.



Verrouillage de volant de direction.



Blocage du levier de vitesses sur la marche arrière.

s'en affranchir en démontant une timonerie.

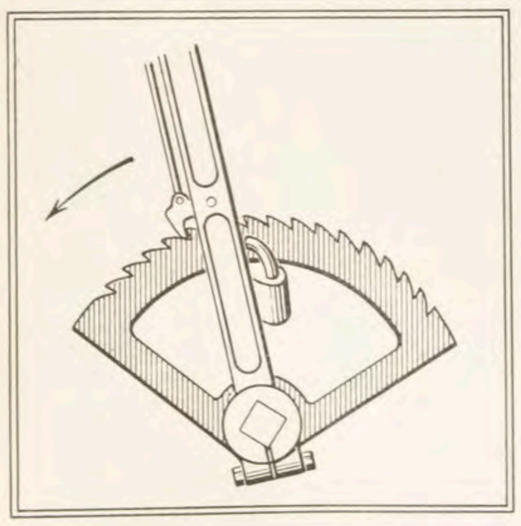
C'est pourquoi nous préférons de beaucoup passer une *solide chaîne dans une des roues avant*, ainsi que dans le ressort correspondant, et la cadenasser. Bien entendu, nous choisirons une chaîne solide, que l'on ne puisse pas couper d'un coup de burin, et aussi un cadenas de bonne qualité, à l'épreuve de l'effraction. Un semblable appareil découragera le voleur le plus tenace, qui s'empressera d'aller chercher fortune ailleurs : peut-être se rabattra-t-il sur la voiture de votre voisin, moins précautionneux que vous. Mais cela, c'est une autre histoire !

Les avertisseurs. — Certains automobilistes estiment qu'il suffit d'effrayer un voleur pour en avoir raison. A cet effet, ils placent sur leur voiture un avertisseur électrique, tel qu'un klaxon, et disposent un contact sous le coussin du conducteur. Un interrupteur, dissimulé dans un endroit peu accessible, et surtout peu visible, permet d'établir ou de couper le courant. Lorsque le propriétaire quitte sa voiture, il établit le contact : dès lors, il suffit de s'asseoir au volant pour faire hurler l'avertisseur. Terrifié, le voleur s'enfuit ; mais prévenu, le propriétaire accourt, et arrive quelquefois assez à temps pour le faire arrêter. Double résultat, fort appréciable.

D'ailleurs, nous n'indiquons ce procédé que pour ce qu'il vaut, un voleur d'autos un peu « à la redresse » ayant vite fait d'éventer le pot aux roses et de porter remède à la chose.

Combinons les précautions. — Nous avons vu que plusieurs des procédés cités ne donnent pas la sécurité absolue. Il faut, en effet, partir de ce principe que les voleurs d'autos sont toujours des professionnels, absolument au courant de la mécanique et des petites ficelles du métier. Contre ces malins, nous ne saurions prendre trop de précautions.

Ce qui importe avant tout est de les décourager. S'ils se trouvent en présence d'une voiture bien défendue et qui, pour être emmenée par ses propres moyens ou en remorque, exige des travaux de siège, il est probable qu'ils n'insisteront pas.



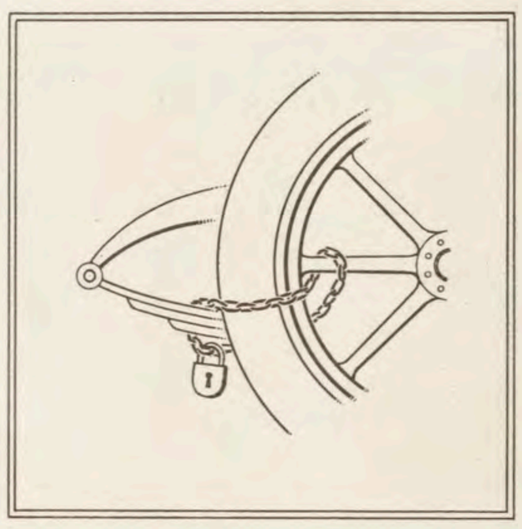
Blocage du levier de frein.

L'interrupteur à clef notamment, qui à lui seul est insuffisant, devrait pourtant avoir sa place sur toutes les voitures. Employé concurremment avec le blocage du levier de frein, par exemple, il rend la voiture très inattaquable, les longs travaux « coram populo » n'étant pas en général du goût des voleurs.

Nous n'insisterons pas davantage. Parmi les nombreux procédés que nous avons indiqués, nos lecteurs pourront choisir, sans pour cela se limiter à un seul. Si un proverbe nous apprend que l'excès en tout est un défaut, un autre nous dit que deux sûretés valent mieux qu'une. C'est ce dernier adage que nous conserverons pour notre usage.

Les accessoires. — Lorsqu'ils ne peuvent avoir la voiture tout entière, messieurs les voleurs ne dédaignent pas de l'emporter en détail. Les accessoires constituent pour eux un menu fretin, qui fait tout de même nombre au fond du panier. Et puis, il est si vite fait de « soulever » une lanterne arrière ou un pneu de rechange !

C'est pourquoi nous fixerons nos accessoires solidement. Les *roues de secours* ou *de rechange*, les *enveloppes* seront maintenues par des supports à cadenas ou, si nous n'en



La roue avant est enchaînée au ressort.

possédons pas, enchaînés et cadenassés. Cela, évidemment, fait beaucoup de chaînes et de cadenas, mais que voulez-vous ? Il faut bien en passer par là. Pour le moment, les pneus sont rares, et ils sont chers. Cela les désigne tout naturellement aux convoitises, ne l'oublions pas.

Pour les roues de rechange placées sur un porte-roue, il n'y a pas grand'chose à craindre, la fixation étant la même que sur les moyeux. Il est donc nécessaire pour les retirer de posséder la clef spéciale, et nous ne supposons pas que les malandrins se promènent avec un outillage complet dans leurs poches. Cependant, il ne faudrait pas trop s'y fier !

Pour les lanternes, si elles sont supportées par des porte-lanternes ordinaires, nous percerons dans ces derniers un petit trou, juste au ras de la gaine, et nous y mettrons un petit boulon, avec un écrou que nous riverons. Cela nous évitera plusieurs cadenas de plus ; les quincailliers n'y suffiraient pas ! Lorsque nous voudrons retirer les lanternes, ce qui arrive rarement, nous prendrons deux clefs, et, avec quelques efforts, nous viendrons à bout de notre boulonnerie.

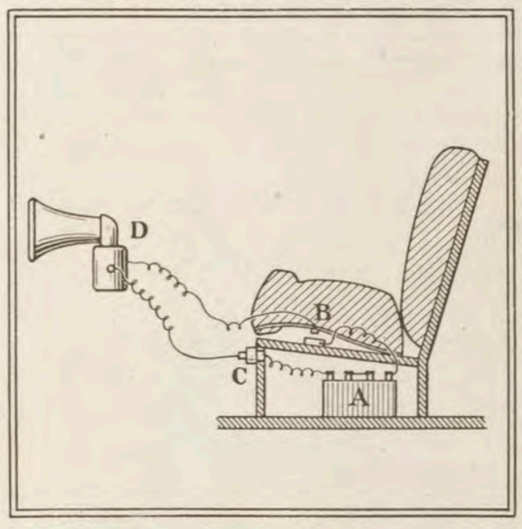
Enfin, et nous le disons pour mémoire, la plus extrême prudence commande de ne jamais laisser dans la voiture d'objets mobiles, tels que manteaux, couvertures ou paquets. La tentation n'est certes pas une excuse, mais elle est souvent une explication, et même une circonstance atténuante !

Les vols à la remise. — Les vols d'autos dans les remises sont plus fréquents que l'on ne peut se l'imaginer. Rappelons simplement que les exploits de la bande Bonnot, de tragique mémoire, eurent pour point de départ le vol d'une forte limousine dans le garage de son propriétaire.

Comment empêcher le vol à la remise ? La question est des plus compliquées, et dépend absolument de chaque cas particulier. La remise est-elle isolée ? La propriété l'est-elle aussi ? Un pavillon de garde est-il attenant ? Autant de questions, autant de réponses différentes.

Nous ne nous étendrons pas sur cette catégorie de vols. Depuis la simple fracture des portes jusqu'au perçage des murailles, les cambrioleurs audacieux ne reculent devant rien ; s'ils ont le temps d'opérer à l'aise, ni chiens féroces, ni fermetures compliquées, ni sonneries indicatrices ne les arrêteront. Il est aussi difficile de protéger contre eux votre auto que votre villa. Vous pourriez même enchaîner la voiture à un anneau scellé dans la muraille qu'ils trouveraient moyen de couper la chaîne ou d'arracher l'anneau.

Donc, chacun prendra les précautions voulues suivant son cas particulier. Citons les sonneries avec contacts dans les feuillures des portes, les fermetures et chaînes de sûreté, et aussi tous les procédés



Contact sous le siège.
A, accus. — B, contact. — C, interrupteur. — D, klaxon.

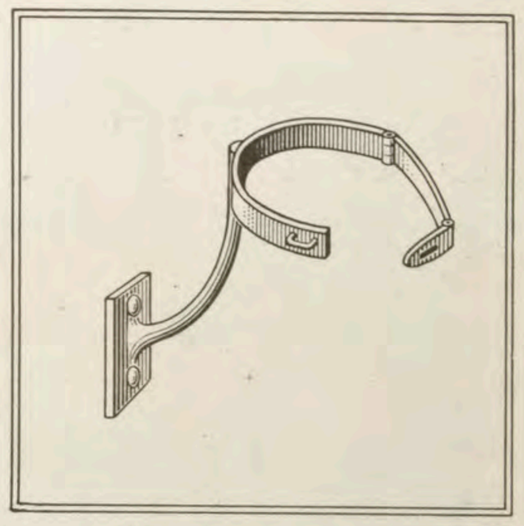
dont nous avons parlé plus haut, et concernant la voiture elle-même.

Enfin, si la voiture doit être abandonnée dans sa remise, sans garde aucune, pendant plusieurs mois de l'année, il sera bon de caler soigneusement les essieux, de démonter les quatre roues, et de les cacher dans une cave ou un grenier. Avec les roues amovibles, rien n'est plus facile, et cela procure aux pneus un repos qu'en général, eux au moins, n'ont pas... volé.

En cas de vol. — Reste à dire ce qu'il y a lieu de faire, si, malgré toutes les précautions prises, on vous a volé votre voiture. La première chose à faire est de déposer au parquet une plainte, en même temps que laquelle vous adresserez aux autorités compétentes un signalement détaillé de la voiture, et même des photographies, si vous en possédez.

Notons en passant qu'il ne faut jamais laisser dans une voiture ses papiers d'identité, c'est-à-dire le permis gris de circulation. Sans cette bienheureuse pièce, l'automobile est pour ainsi dire impossible à vendre, l'acheteur pouvant, judiciairement, être regardé comme complice des voleurs. Et puis, si les occupants de votre voiture sont requis pour une raison quelconque de montrer leurs papiers et ne peuvent présenter la carte grise, ce n'est pas long : leur arrestation est immédiate, à moins qu'ils ne prennent une fuite rapide, sous le couvert de quelques coups de browning.

Mais dans l'un comme dans l'autre cas, vous recouvrez votre voiture,



Porte-pneus de sûreté.

ce qui pour vous est le principal. Même si vous trouvez quelques coupures surnuméraires à vos pneus, et le réservoir d'essence à peu près vide, vous vous estimerez sûrement bien heureux !

Il faut donc, si vous avez gardé la carte grise en votre possession, empêcher vos larrons d'en demander un duplicata : ces sortes de gens ont toutes les audaces ! Pour cela, vous n'avez qu'à écrire au *constructeur de la voiture*, en le prévenant que votre voiture a été volée ; de sorte qu'il refusera le duplicata du procès-verbal des Mines, nécessaire pour faire renouveler la carte. N'oubliez pas d'indiquer au constructeur le type de votre châssis et son numéro de fabrication.

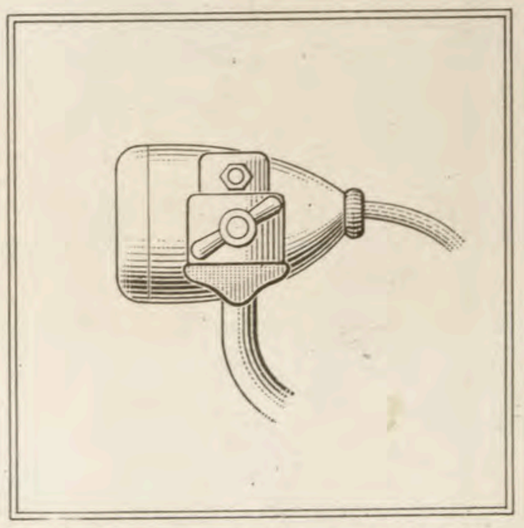
Ayant rempli toutes ces formalités qui ne demandent que peu de temps, vous préviendrez votre assurance, si vous êtes assuré contre le vol. Nous n'indiquons pas dans quelle forme doit être faite la déclaration, cela est expliqué tout au long dans les polices. Mais, bien entendu, nous ne saurions trop nous élever contre cette pratique de beaucoup d'automobilistes, qui consiste à laisser dans une des poches de la voiture les papiers d'assurance. La police contre les accidents, cela va encore, puisqu'il est bon de pouvoir l'exhiber en cas de malheur, mais la police contre le vol ! Non, vous voyez d'ici les gorges chaudes des filous qui, ayant subtilisé une voiture, trouvent dans une des poches une police d'assurance contre le vol !

Si l'on n'est pas assuré, il reste la ressource de s'adresser à des agences spéciales d'objets perdus et de faire des annonces dans les journaux, particulièrement dans les journaux spéciaux.

Quant à prier saint Antoine de Padoue, cela réussit quelquefois. Mais à notre avis, il vaut mieux ne pas risquer de mettre cet excellent saint dans un mauvais cas, et ne pas trop compter sur lui.

Nous préférons de beaucoup conseiller à nos lecteurs d'employer quelques-uns des procédés énumérés ci-dessus, et leur rappeler cet adage de la sagesse des nations : « Gouverner, c'est prévoir. »

PIERRE MAILLARD, Ingénieur E. C. P.



Un boulon empêche le vol de la lanterne.